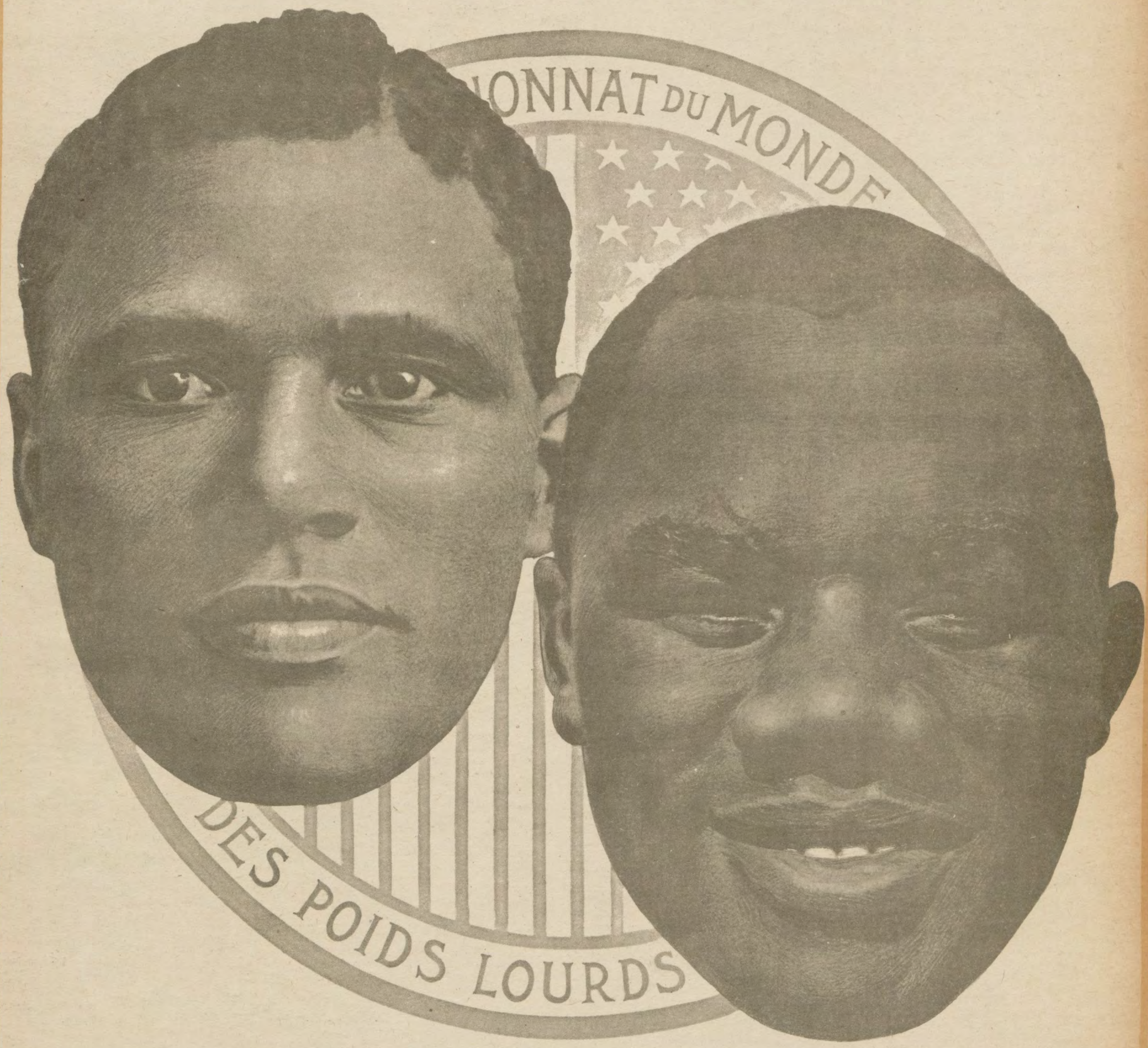
16e Année. — N° 797 Le numéro : 50 centimes
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS. 0 FR. 70 27 Décembre 1913. — Tous les Samedis

VIE AU GRAND AIR



LE CHAMPIONNAT DU MONDE DE BOXE

Samedi dernier, Sam Langford (à droite) a triomphé aux points en 20 rounds de Joë Jeannette (à gauche), s'attribuant le titre de champion du monde de boxe toutes catégories.

PIERRE LAFITTE & Cie

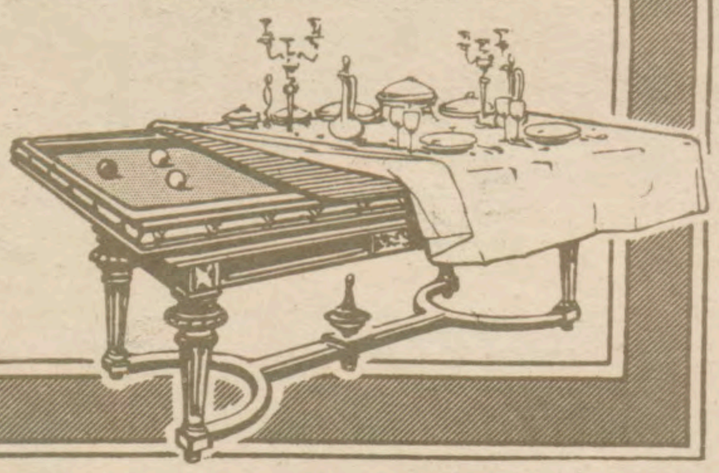
Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Aucun Appartement de Paris
n'est trop petit pour contenir une

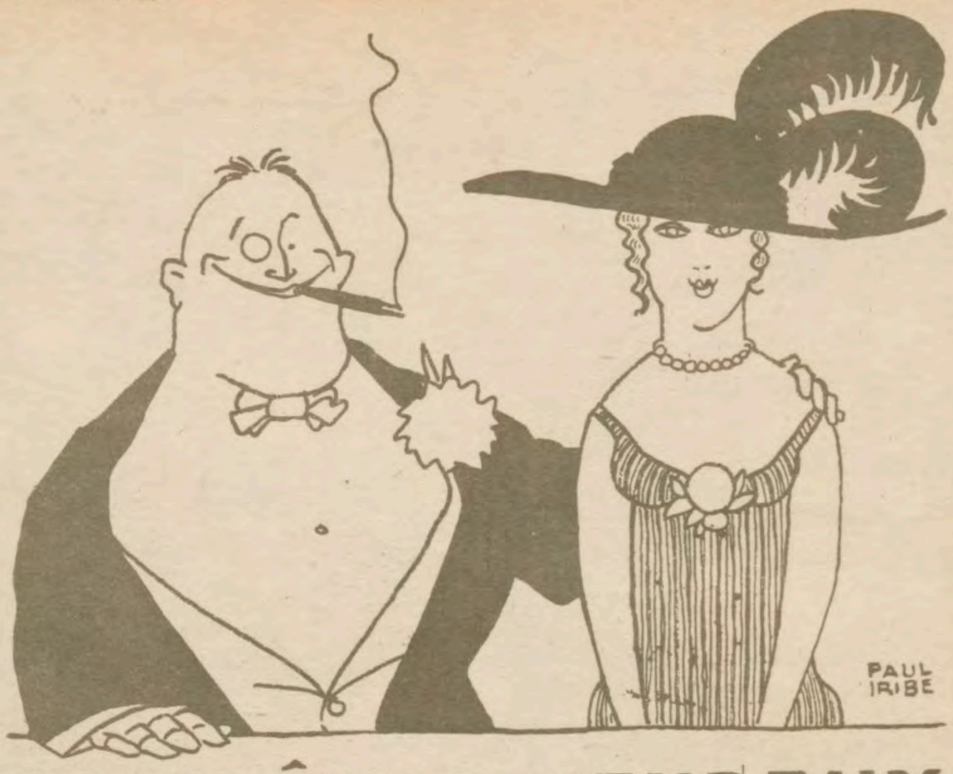
TABLE-BILLARD BRUNSWICK

permettant de transformer en cinq minutes n'importe quelle

SALLE à MANGER
en **SALLE de BILLARD**



Compagnie
Brunswick Française
2, rue des Italiens
(Grands Boulevards)
PARIS



POUR ÊTRE HEUREUX
QUE FAUT-IL ?
UN PEU D'**OR**
MAXIMA achète
AUTOS DE MARQUE
AYANT AU
MAXIMUM
DEUX ANS DE DATE

BIJOUX. DIAMANTS. PERLES
RECONNAISSANCES

TÉLÉPH. 114-50 — 1bis Boulevard des ITALIENS — 2e ÉTAGE

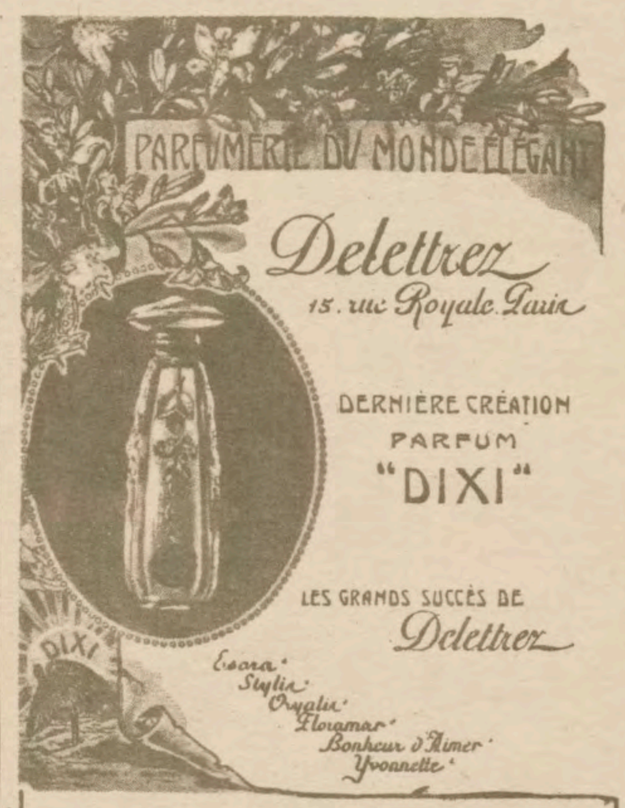
Crème Simon

INVENTÉE EN 1860

Produit idéal pour la
Beauté du Visage
et les
Soins de la Peau

Composée de matières premières d'une **pureté absolue** *et d'une* **efficacité certaine**, *la* CRÈME SIMON *reste* **supérieure** *à toutes les imitations que son succès a fait naître.*

Poudre de Riz et **Savon Simon**



Dernière Création
Parfum LIBELLA

Les Spécialistes les plus renommés pour la culture et l'exportation de
Rosiers
dans tous les pays, *sont les fournisseurs de Cour de réputation mondiale.*
SOUPERT & NOTTING
à LUXEMBOURG GD
qui envoient franco sur demande leur splendide ALBUM illustré
Colis d'essai tout franco 20 Nains depuis 9 à 19f 45

CHIENS
Bergers allem., Groenend
Beaucerons. Chiens Miniatu
G. MEESTER
Charleville (Ardenn

VOITURES DE PROMENADES
pour malades et blessés
DUPONT
10, rue Hautefeuille, PARIS (VIe)
TÉLÉPHONE 818-67

Catalogue franco

la capote "JANKO"
permet la transformation rapide d'une voiture découverte en voiture hermétiquement fermée

LAMPLUGH Carrossier, 7, Rue Ernest Cognacq. **LEVALLOIS.**

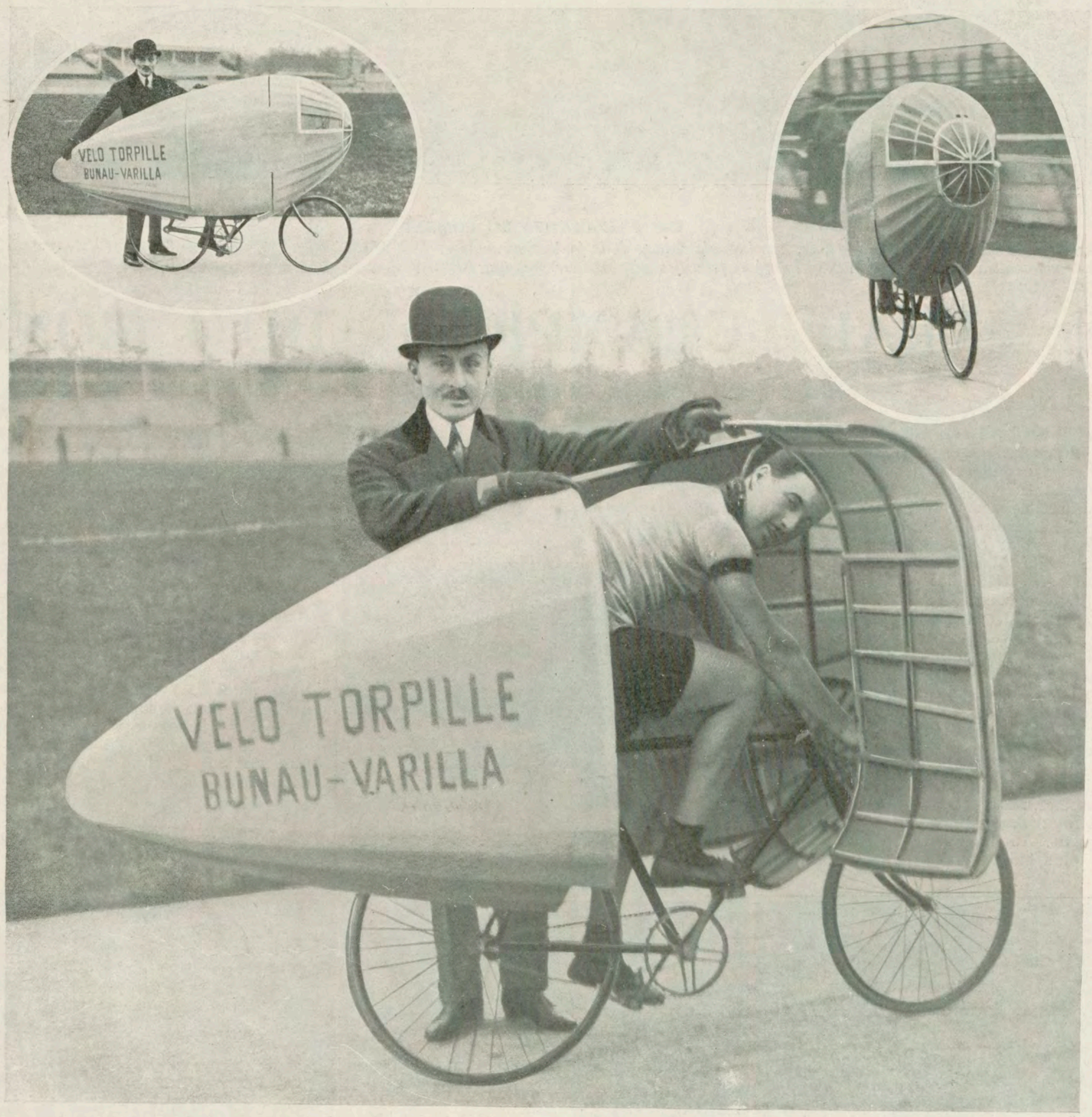
16e Annee — N° 797. Le Numéro : 50 Centimes. EUROPE : 0 FR. 60 : AUTRES PAYS : 0 FR. 70 27 Décembre 1913. — Tous les Samedis.

VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 28 francs.
Étranger. .. .. 32 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

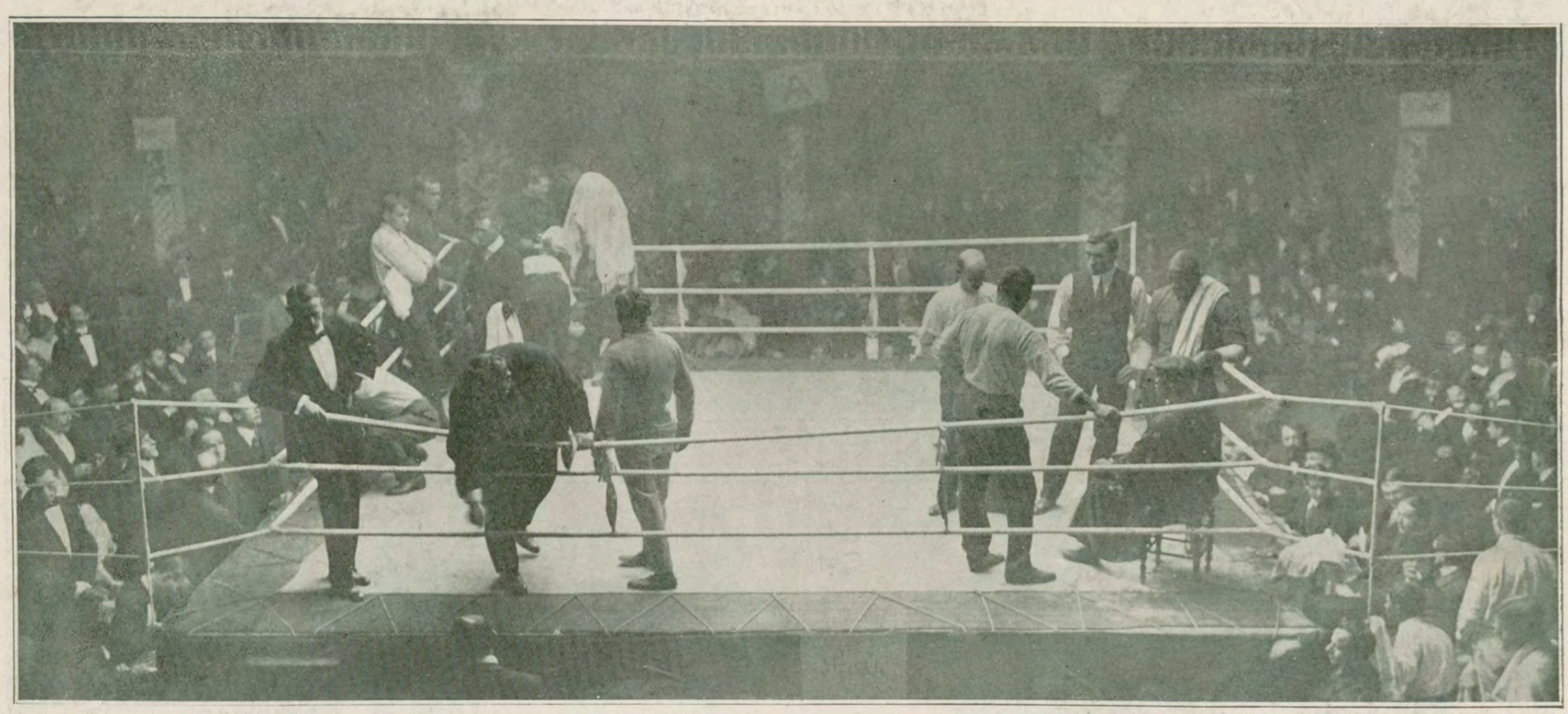
PIERRE LAFITTE & Cie, EDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits reserves pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.



MARCEL BERTHET PILOTE LE "VÉLO-TORPILLE"

Le recordman du monde de l'heure cycliste sans entraîneur, Marcel Berthet, se livre en ce moment à des expériences vraiment intéressantes et scientifiques sur le « vélo-torpille », inventé par le jeune ingénieur Etienne Bunau-Varilla, qui fut l'un des aviateurs de la première heure. Grâce à cet engin, d'une forme ovoïde et dans lequel il s'enferme, Marcel Berthet réussit à vaincre la résistance de l'air et à battre de 1/10 les records cyclistes existants. Au milieu, Berthet dans le vélo-torpille, avant que celui-ci soit refermé. — A gauche, le champion enfermé dans sa cage. — A droite, en vitesse.



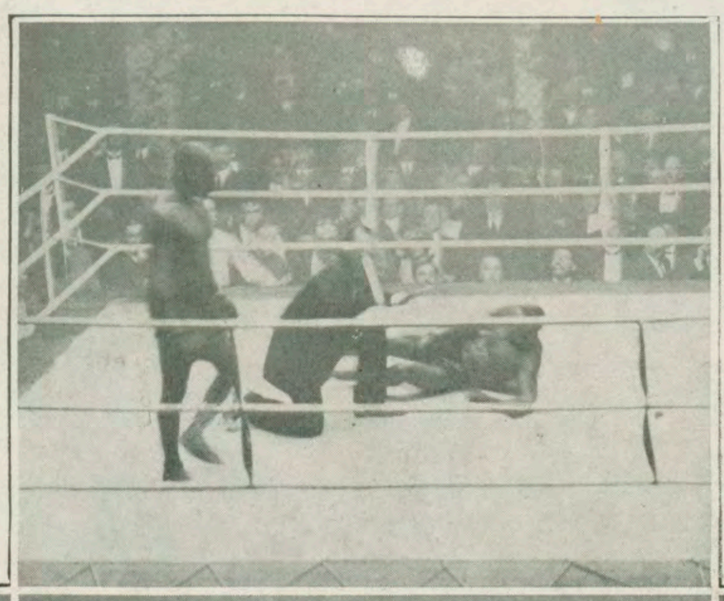
LES PRÉPARATIFS DU COMBAT

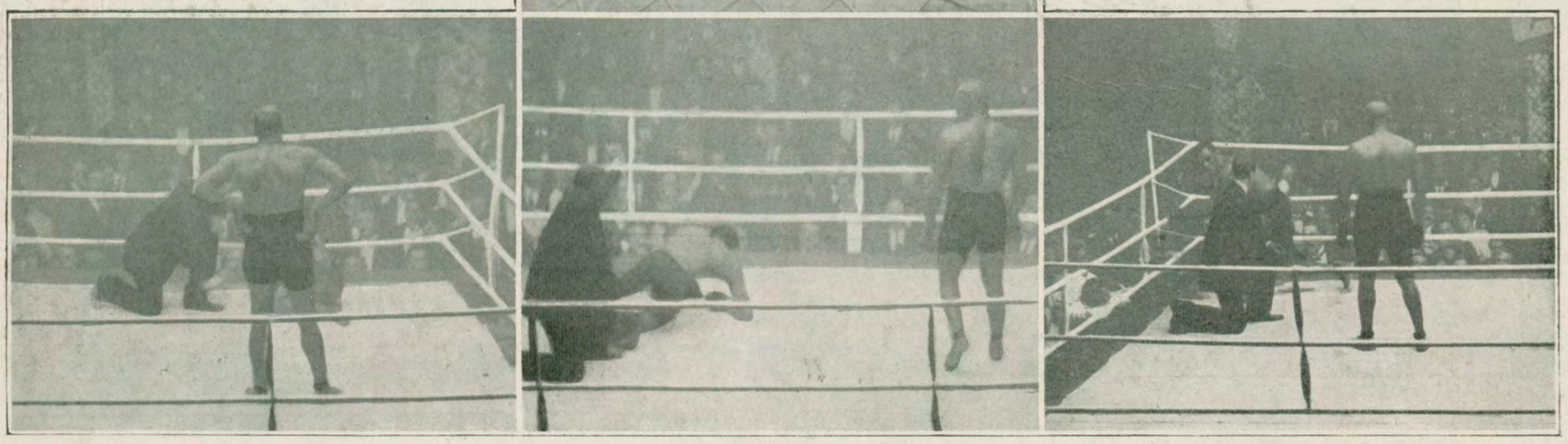
Joë Jeannette est monté le premier dans le ring, sous les acclamations de la foule. Son manager Dan Mac Ketrich, Willies Lewis, Young Thearn, et de nombreux boxeurs américains blancs le soignent. Sam Langford venait ensuite avec son manager Billy Woodmann et plusieurs nègres, dont le vétéran Bob Armstrong.

UN VRAI CHAMPION DU MONDE

PAR JACQUES MORTANE

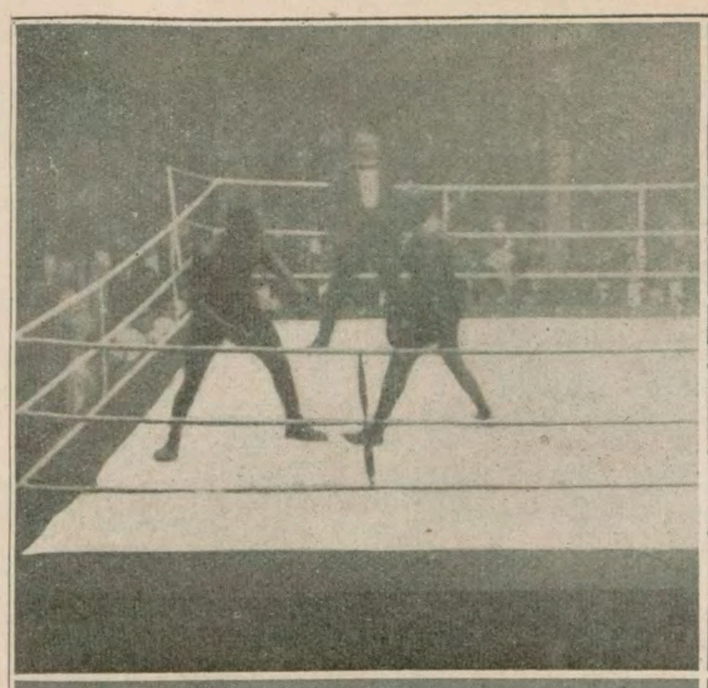
Tel qui rit vendredi... samedi admirera, pourrait-on dire en parodiant « les Plaideurs ». Lorsque j'écris que vendredi l'on a ri au match des deux excentriques Jack et Jim Johnson, j'exagère. On peut dire en toute sincérité que là ce sont les présents qui eurent tort. Parlons d'abord de cette parodie navrante, plutôt que burlesque. « A tout seigneur, tout horreur. » Les deux Johnson ne truquèrent pas leur rencontre. Ils firent du combat sincère. Tout au moins on me l'a affirmé, car j'avoue ne pas avoir assisté à cette mémorable et déplorable soirée. J'estime, en effet, que la besogne de journaliste sportif comporte des droits et des devoirs : mon devoir était de ne pas me rendre à cette sombre agression nocturne contre la boxe. Je ne vous parlerai donc du choc des deux pugilistes que par ouï-dire : Jim Johnson n'a du boxeur que son homonymie avec Jack et celui-ci n'a du champion qu'un vague souvenir, de nombreuses photographies et quelques films cinématographiques. Il croyait qu'il aurait facilement raison de son adversaire, mais son souffle s'était enfui. Il ne fut lui-même que pendant les trois premiers rounds. Au cinquième, il se fractura un bras plus habitué, depuis deux ans, à porter des bijoux que des gants de boxe. Il continua jusqu'à la dixième reprise, laissant le Jim faire le Jack, sans efficacité, mais avec régularité et le mieux qui put lui advenir ce fut le match nul. La victoire de Jim n'aurait pas été déplacée. C'est même la seule chose qui n'aurait pas été déplacée en l'occurrence. Et ce qui me navre, ce n'est pas tant l'audace d'organisateurs offrant semblable spectacle, la pensée que plus de 2.000 spectateurs se rendirent à cette fantaisie humoristique, que de me dire que sur les annuaires de boxe, le record de Jack Johnson, ancien champion du monde, portera désormais cette tare : « Match nul avec Jim Johnson. » Et c'est une tache ineffaçable. Ceux qui prétendaient qu'on avait eu tort de retirer son titre à Jack Johnson sont maintenant fixés. Le vainqueur de Burns et de Jeffries a vécu pour le sport. Les délices de Capoue ont knock-outé sa valeur, son endurance et sa science. S'il lui prend envie de remonter sur le ring, il ne sera jamais que celui qui a fait match nul avec Jim Johson. Le voilà presque l'égal de Marthuin. Ce sont là des choses qu'un homme, même noir, n'oublie pas. Le plus triste, c'est que les vrais sportsmen, eux aussi, s'en souviennent!

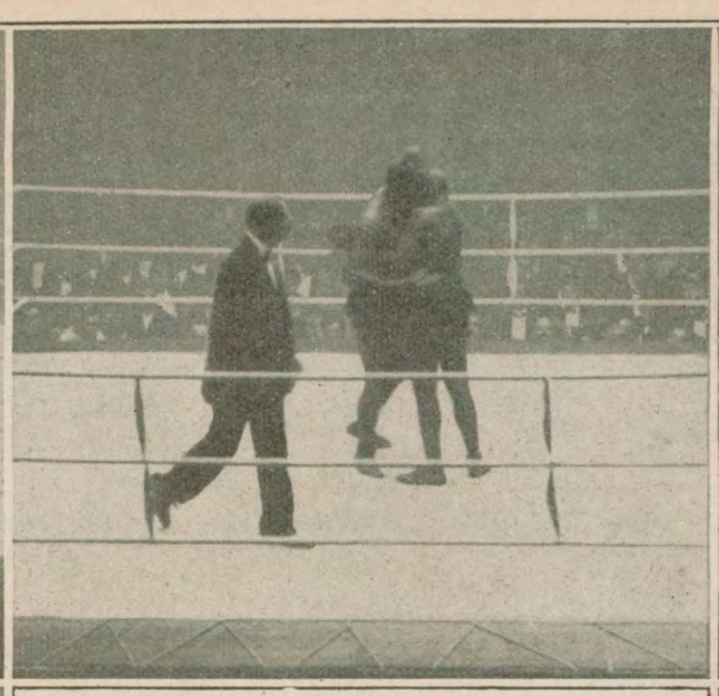


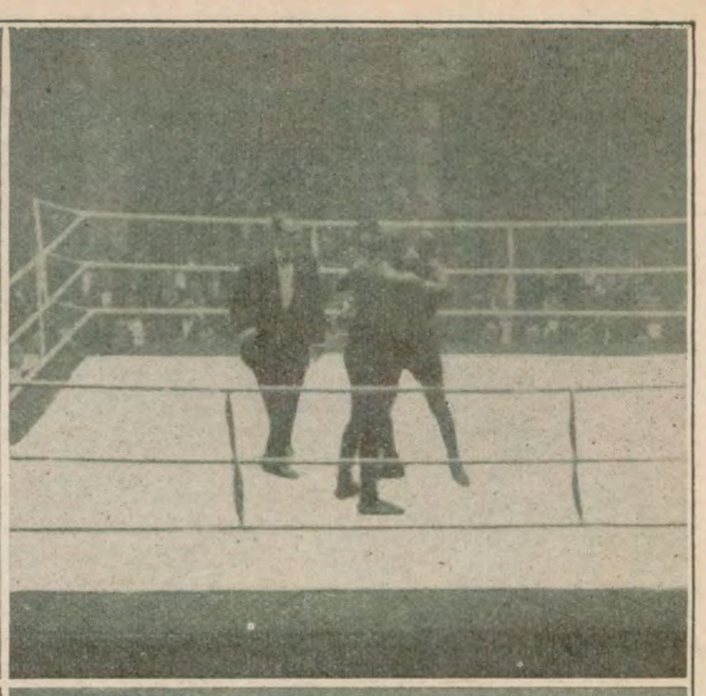


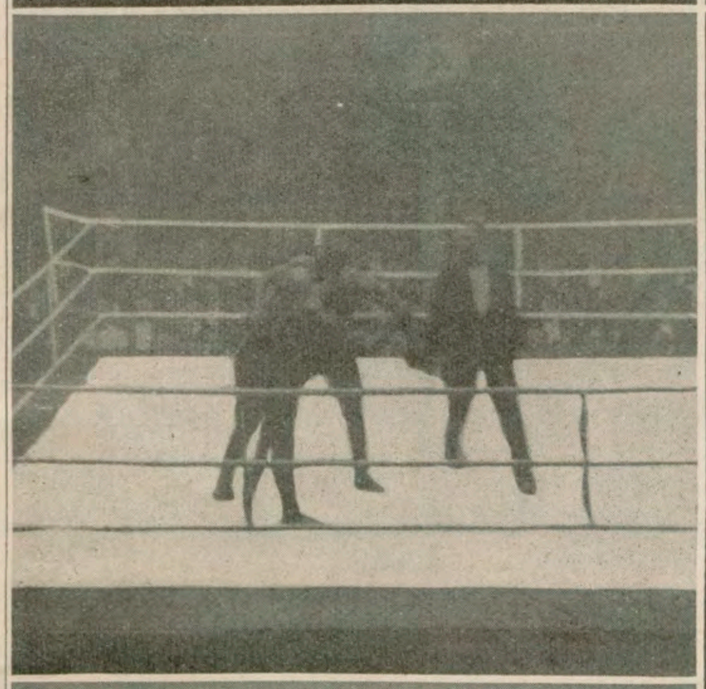
LES DIVERSES PHASES DU 13e ROUND

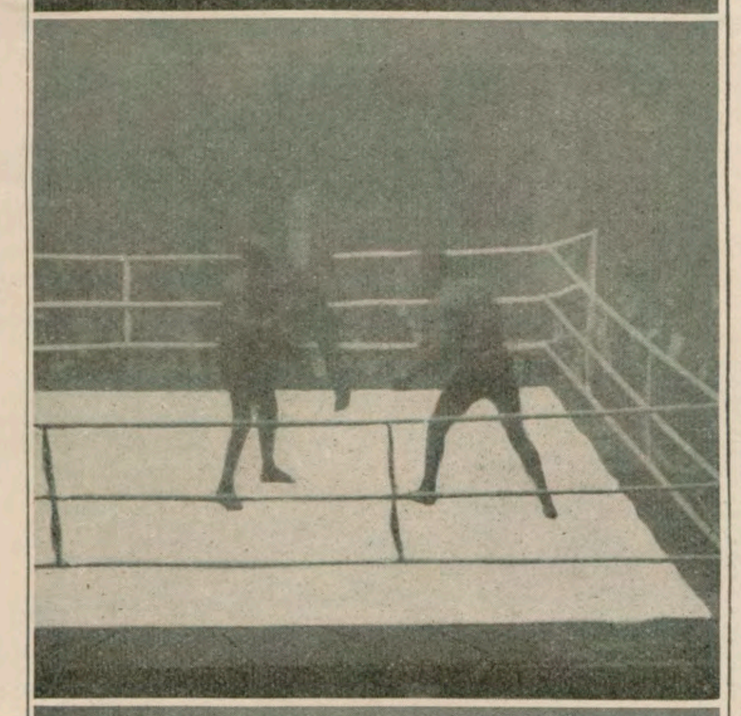
Le treizième round fut fatal au malheureux Joë Jeannette. Alors qu'il semblait avoir l'avantage aux points, il était durement touché par Sam Langford qui l'expédiait par trois fois à terre, au cours de cette reprise, par des crochets à la mâchoire.

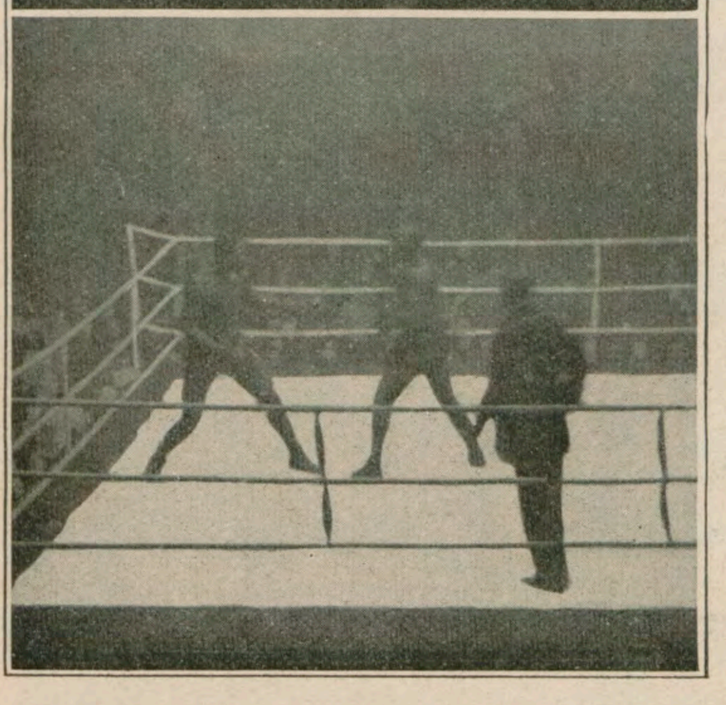












DEUX VRAIS CHAMPIONS

Sam Langford fit preuve d'une combativité qui n'eut d'égal que la précision et le courage de Jeannette.

LE MATCH LANGFORD-JEANNETTE

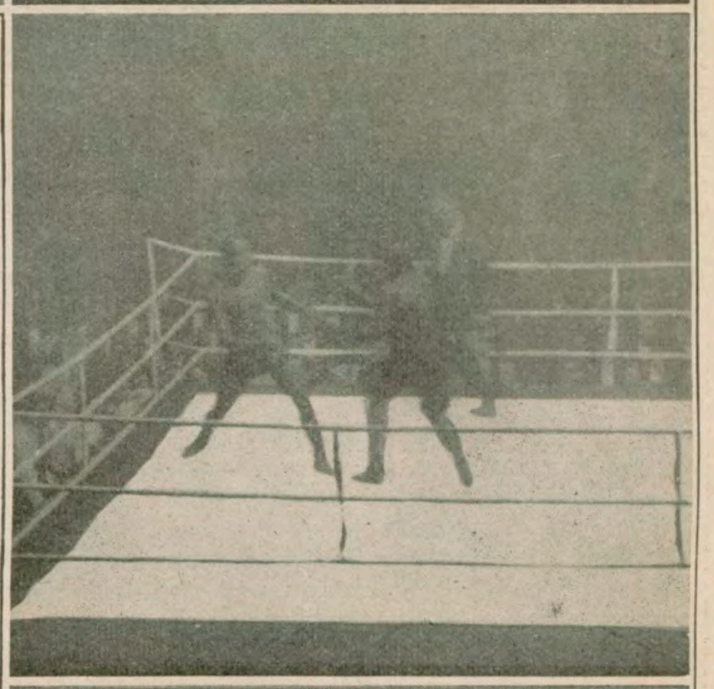
Jamais rencontre fut plus angoissante. Pendant les 20 reprises, les coups de théâtre se succèdent et les deux hommes furent au-dessus de tout éloge.

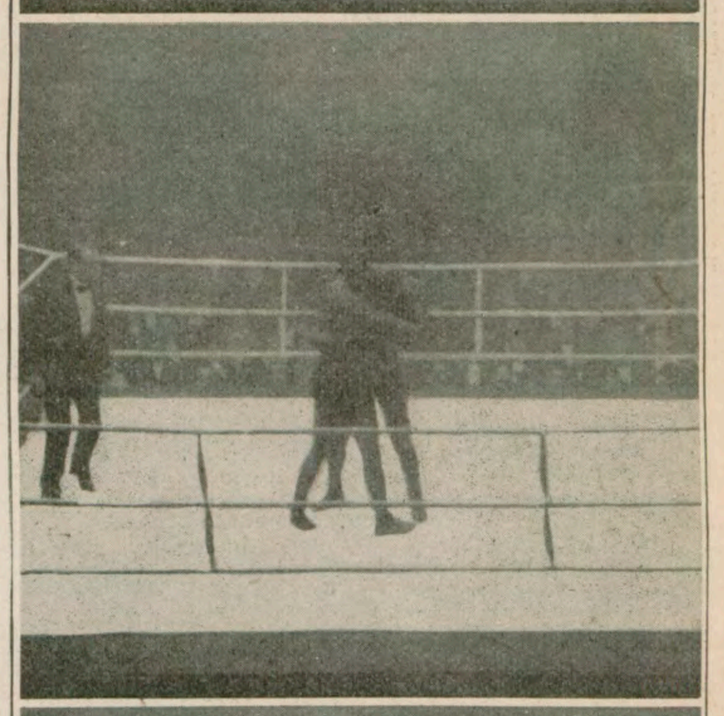
Mais quittons ce macabre sujet et passons au championnat du monde que se disputèrent, samedi dernier, à Luna Park, Sam Langford et Joë Jeannette, sous les auspices du Wonderland et l'arbitrage de notre confrère Frantz Reichel, qui, juge au match des Johnson's Brothers, dut trouver que fort heureusement les jours se suivent et ne se ressemblent pas.

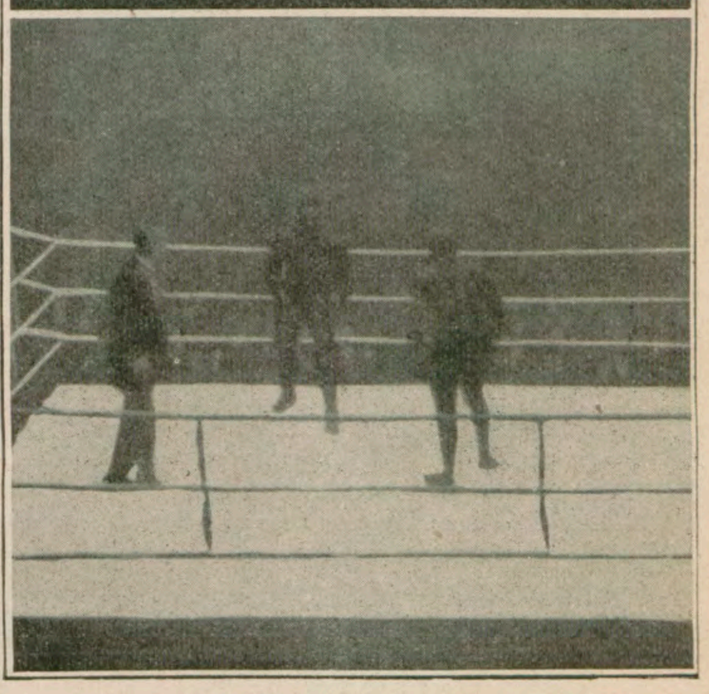
DE LA PARODIE AU DRAME

Les nègres ne se battent pas entre eux, ont coutume de dire les ignorants et les blasés, pour qui le sport n'est jamais qu'une vague entreprise commerciale, sans but défini. A l'appui de cette théorie, ils citent toujours des exemples absolument faux et l'autorité de certains de leurs amis qui sont allés en Amérique. Ils me font toujours penser à cette spirituelle caricature de Huard publiée au moment de la guerre du Transvaal : « Mon fils, disait un brave provincial, mon fils qui sait l'anglais n'a aucune confiance en Lord Kitchener. » Phrase comique, mais combien profonde, combien juste ! Les nègres ne se battent pas entre eux !

Or, jamais nous n'avons assisté à un combat de vingt reprises plus angoissant, plus émouvant. Du début à la fin, tous les spectateurs passèrent par les phases les plus variées et les plus passionnantes. Fertile en coups de théâtre, comme un chef-d'œuvre dramatique, ce championnat du monde fera date dans les annales du pugilisme. Il peut se résumer ainsi : au début, le jeu est égal, Joë Jeannette vise surtout à l'estomac pour épuiser son rival qui frappe à la mâchoire et au flanc. Joë Jeannette amoncelle les points. D'égal, le match passe nettement à son avantage. Le douzième round arrive sans rien changer à cet aspect. Puis, c'est la treizième reprise, chiffre fatidique, si cruel pour certains. Jeannette continue à totaliser les points, sans chercher à knock-outer un homme qui semble inknock-outable, lorsque soudain, d'un petit crochet qui n'avait certes pas plus de quinze centimètres d'élan, Langford le heurte à la mâchoire. Jeannette titube, sourit, tombe. Tous les spectateurs se lèvent en proie à la plus violente émotion. Certains, trop pressés, se dirigent vers la sortie. Pour eux, Jeannette ne peut se relever. Ils ont tort, ils ne connaissent pas les prodigieuses ressources d'énergie de ce véritable héros. A huit, Jeannette secoue sa tête pour ranimer ses sens et se redresse, prêt au combat. Il flageole sur ses jambes

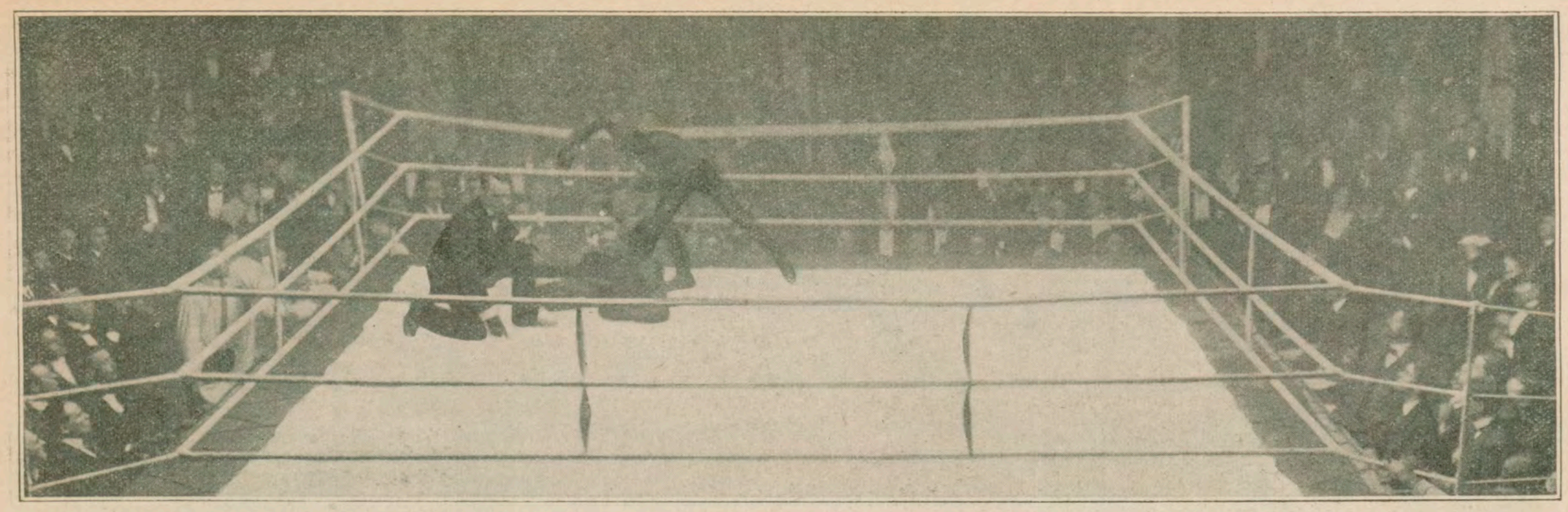






LES PHASES DU MATCH

Le vaincu était digne du vainqueur, tant au point de vue de la science que de la résistance.



UN KNOCK-DOWN DE JOE JEANNETTE

Ce fut l'un des moments les plus émouvants qui aient été enregistrés dans les annales du ring, lorsque Sam Langford, d'un terrible crochet à la mâchoire, changea soudain au 13e round la face du combat et fit sienne une décision qui semblait à ce moment devoir aller à Joë Jeannette.

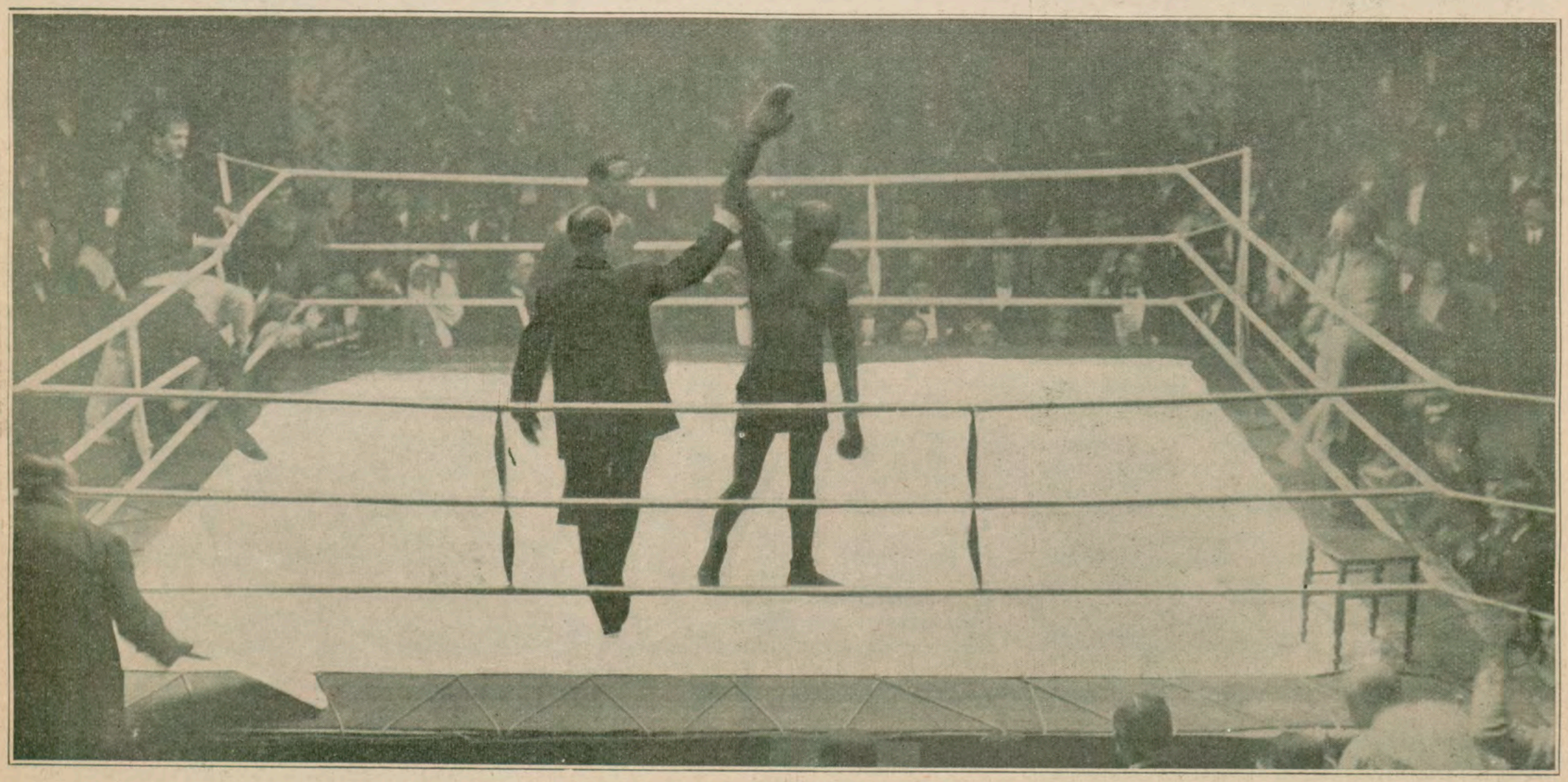
mais il ne veut pas s'avouer vaincu. Sam Langford, de son poing dur comme un marteau, le frappe au même endroit et l'expédie une seconde fois à terre. Cette fois, on croit que c'est irrémédiablement fini. Pas du tout! Jeannette se relève à neuf et vient devant son petit adversaire. Il n'a plus la force de soulever les bras et il pare les attaques avec la figure, oui, avec la figure! Il cherche seulement à éviter à sa mâchoire le coup de grâce. Dès que le poing de Langford arrive, Jeannette le regarde et tourne le visage pour le recevoir à l'endroit où il sera le moins efficace. Mais il ne peut toujours l'éviter et une fois encore il va redescendre sur le sol, les bras en croix. La salle enthousiasmée lui hurle des encouragements que le malheureux, mort pour quelques secondes, ne peut entendre. Et à neuf encore, alors qu'on croit assister à sa fin, nous le revoyons se remettre sur ses jambes, qui ne semblent plus avoir la force de le porter. Le gong retentit alors et c'est un soulagement pour tous, vraiment angoissés par le supplice que vient d'endurer l'homme le plus résistant et le plus courageux qu'on ait admiré dans un ring.

Le quatorzième round permet à Jeannette de reprendre ses sens. Langford ne peut retrouver l'opportune ouverture. Et du quinzième round jusqu'au milieu du dernier, nous assistons alors à la plus belle démonstration d'héroïsme et d'endurance. Jeannette, remis de ses knock-down, n'accepte pas de rester sur la défensive. Il veut attaquer, il veut trouver le moment où Langford sera peut-être victime à son tour, il veut rattraper son retard, combler son handicap et il mène la danse, il dirige le combat magistralement. Il regagne à vue d'œil et déjà certains, émerveillés plus qu'impartiaux, envisagent la possibilité d'un match nul, oubliant le treizième round, lorsque nous arrivons à la seconde minute de la vingtième reprise.

Sam Langford sent le courant de sympathie en faveur de son adversaire, il a peur de la décision, il veut marquer son avantage de façon définitive. Il attaque alors de toutes ses forces, recourant à ses dernières ressources d'énergie. Il rentre par de terribles crochets, toujours à la mâchoire. Il ensanglante le visage de son rival qui prend un air triste et douloureux qu'on ne peut définir, qui fait peine à voir. Puis, il continue. Et Jeannette est ébranlé, et Jeannette flotte, s'accroche désespérément, titube, est knock-out debout, mais ne *veut* pas tomber. Non, il se fera plutôt massacrer, mais il ne redescendra pas avant la fin et lorsque le gong libérateur résonne, Jeannette est toujours là, devant son adversaire qui n'a pu que le battre aux points après la plus admirable bataille de leur carrière à tous deux.

Sam Langford est champion du monde et il supportera vaillamment le poids de ces lourds et enviables lauriers; il est le glorieux successeur des Sullivan, des Corbett, des Fitzsimmons et des Jeffries. Il semble supérieur à Tommy Burns et à Jack Johnson. Mais si nous devons vanter la valeur de ce merveilleux pugiliste, véritable phénomène du ring, étant donnée sa petite taille, n'oublions pas Jeannette si scientifique, si brillant et surtout si courageux. Le vaincu fut digne du vainqueur et c'est le plus bel éloge que l'on puisse adresser aussi bien à Jeannette qu'à Langford.

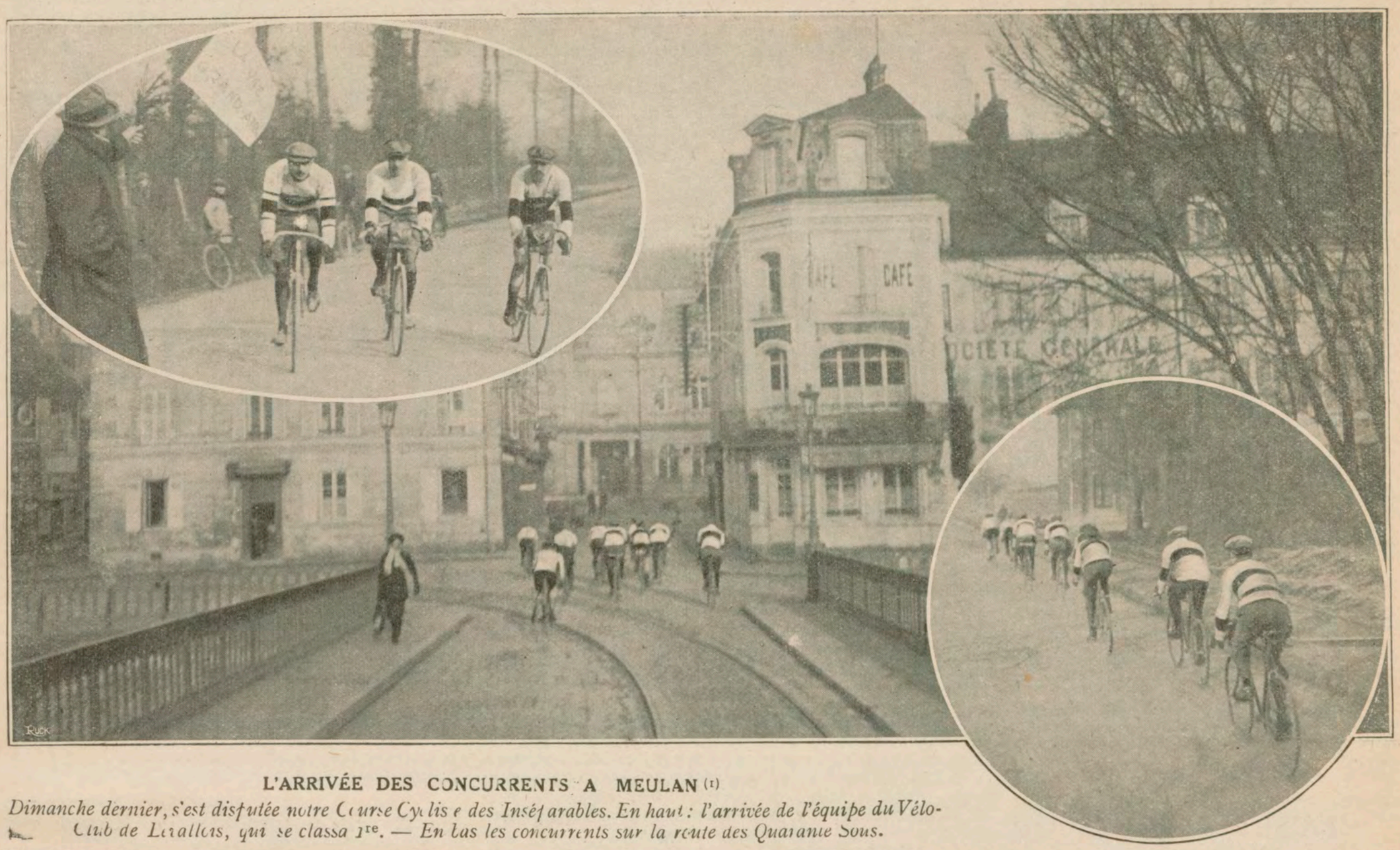
JACQUES MORTANE.



SAM LANGFORD VAINQUEUR

Le coup du gong mettant fin au combat vient de retentir : Sam Langford est déclaré vainqueur par l'arbitre, notre confrère Frantz Reichel. C'est aussitôt une longue acclamation à l'adresse du nouveau champion du monde. Mais elle fait place bientôt à des ovations nourries qui viennent consoler le malheureux vaincu, Joë Jeannette et le féliciter de son admirable science et de son incroyable courage.

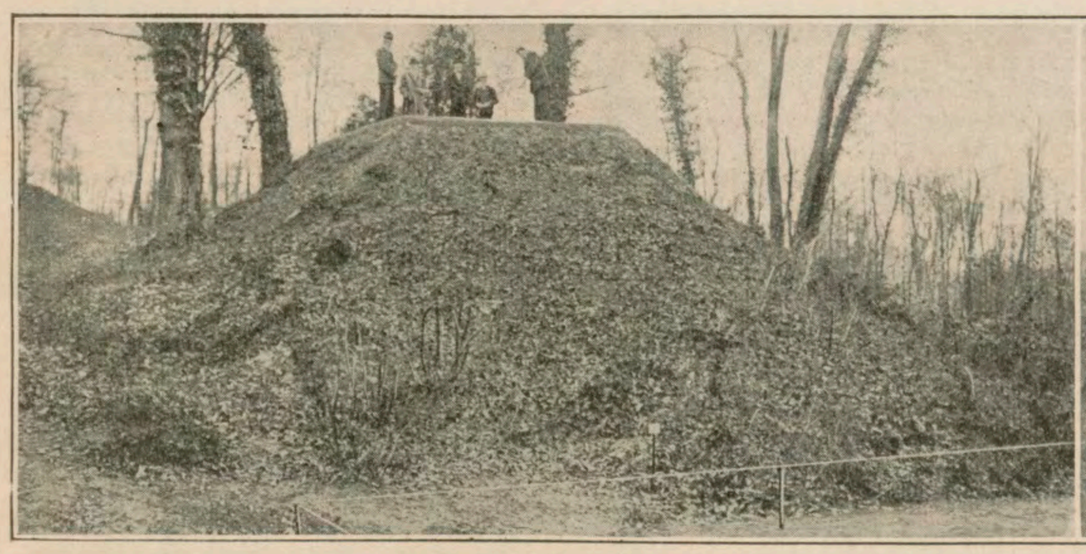
LA COURSE DES INSÉPARABLES



L'ARRIVÉE DES CONCURRENTS A MEULAN (1)

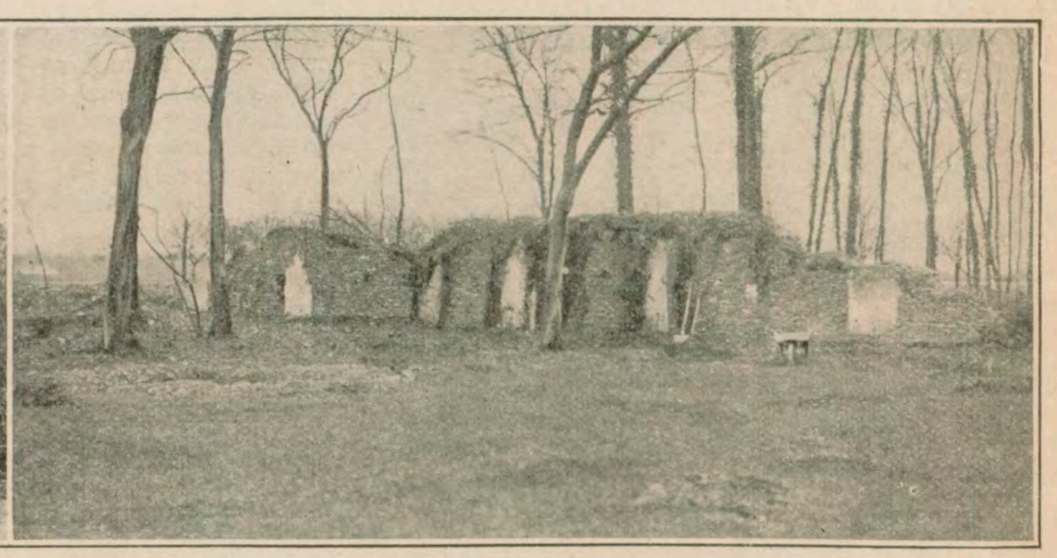
Dimanche dernier, s'est disputée notre Course Cycliste des Inséparables. En haut : l'arrivée de l'équipe du Vélo-Club de Lerallois, qui se classa 1re. — En bas les concurrents sur la route des Quarante Sous.

LE SAINT-CLOUD COUNTRY CLUB



LE DÉPART DU 7e TROU

Le 16 décembre, a été inauguré le Saint-Cloud Country Club Ce nouveau terrain de sport s'étend sur une superficie de plus de 72 hectares

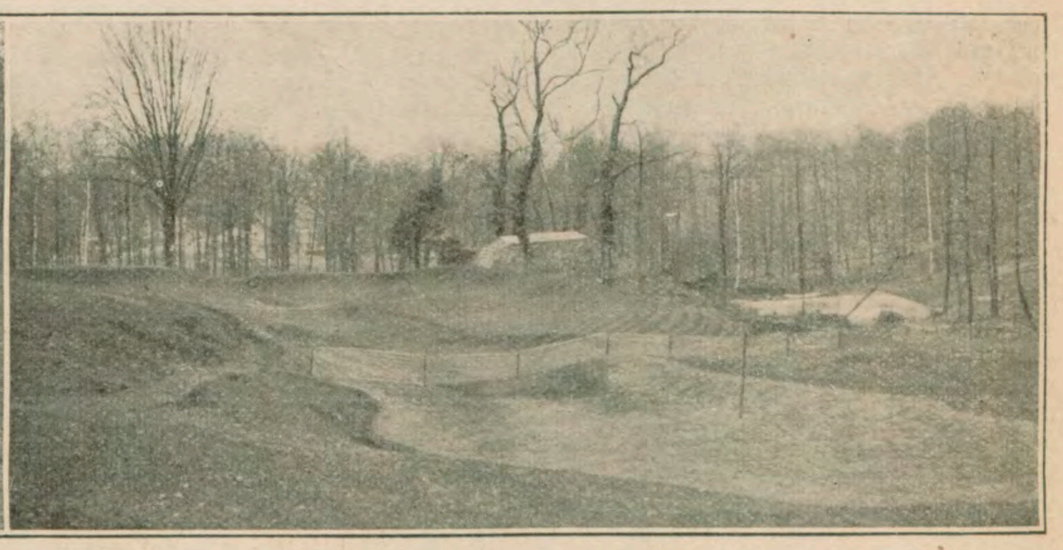


LE VIEUX MUR DE BUZENVAL

Ce mur n'est pas un obstacle à l'instar de celui de Saint-Andrew, comme on pourrait le croire. C'est le vieux mur historique de Buzenval.

PENDANT LES TRAVAUX

Cette vue, prise avant l'inauguration, donne une idée du travail gigantesque qui fut accompli pour transformer en linkes des fourrés épais.



UNE VUE DES LINKES

Ce magnifique terrain est situé aux portes de Garches : il comporte deux parcours de golf, un de 18 trous et un autre de 9.

(1) Voir l'article page 1116.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

Mélancolie

Je viens de feuilleter la collection de la Vie au Grand Air *d'il y a dix ans. Nous nous y retrouvons tous, avec quelques cheveux en plus, quelques rides en moins et les mêmes illusions.*

Une effroyable mélancolie se dégage de ces pages charmantes et évocatrices. Ceux qui sont passés, ceux qui ont disparu. ceux qui sont morts, sont déjà bien tristes à considérer, mais combien plus lugubres encore ceux qui restent et qui persistent.

Les hommes, les choses, les idées, comme tout cela se renouvelle peu! Il y a dix ans, on était déjà tout à la « boucle » le looping the loop était la grande nouveauté. On bouclait la boucle à bicyclette et en automobile. Qui se souvient de Méphisto, le cycliste diabolique? Et si Mlle Dutrieu, la créatrice de la flèche humaine, vit encore dans nos souvenirs, c'est à d'autres sports qu'elle le doit.

Voici un départ de ballon à l'Aéro-Club. . . . . .

On voyait déjà courir Ellegaard et Rutt. On se demandait déjà, au lendemain de Paris-Madrid, s'il fallait supprimer les courses d'automobiles! Voici des lutteurs, voici la photographie d'Anglio, le terrible Martiniquais, et de Vervet, le lutteur parisien. ce sont les mêmes qui luttaient cette semaine entre eux. Anglio est toujours terrible et Martiniquais, Vervet est de plus en plus Parisien. Quant à Ellegaard et quant à Rutt, ils sont comme Sarah Bernhardt et Mounet-Sully, plus jeunes que jamais! *Et nous aussi, parbleu, nous sommes plus jeunes que jamais. C'est même cela qui nous vieillit.*

WHIPPER.

AUTOMOBILE

Les concours de tourisme

Des épreuves sportives sont nécessaires pour encourager le tourisme.

A côté des dimanches sportifs qu'organise la *Vie au Grand Air* et qui, sous couvert de distraction hebdomadaire constituent de sérieuses expériences dont les constructeurs reconnaissent volontiers la valeur et l'intérêt, à côté de ces réunions dominicales, dont nous agrandirons le champ et la portée au fur et à mesure que la longueur des jours augmentera, nous aurons, en 1914, des concours de tourisme dont les concurrents traverseront la France en tous sens, montrant à droite et à gauche, dans les grandes villes et dans les petites agglomérations, les meilleurs spécimens de notre industrie automobile, portant l'affirmation de sa vitalité et des progrès accomplis.

Un de ces concours est organisé par notre confrère l'*Aéro*. Il porte le nom de « Coupe de Tourisme » et est réservé aux voiturettes et voitures légères jusqu'à deux litres de cylindrée, du type rigoureusement commercial et gréées en tourisme, c'est-à-dire avec capote, pare-brise, ailes, phares, etc... Telles, en somme, que le commun des mortels peut les désirer pour un usage normal.

C'est du 15 au 25 février prochain que cette intéressante manifestation se déroulera en France; et voici les différentes villes de ce circuit où les concurrents feront étape: Tours, Limoges, Toulouse, Nîmes, Nice, Orange, Genève, Besançon, Nancy et retour à Paris, soit au total 3.100 kilomètres environ. Pour les petits engins qui vont être mis en compétition, c'est certainement une épreuve dure, d'autant plus dure que les conditions imposées ne feront pas, pour les conducteurs, une partie de plaisir de cette randonnée.

En effet, le classement des concurrents des différentes catégories sera basé sur la consommation globale en essence, huile et pneumatiques. A cet effet, les quantités d'essence et d'huile consommées étant connues, on établiera le prix de revient moyen aux 100 kilomètres, en prenant comme prix de l'essence et de l'huile une valeur uniforme. Au nombre ainsi déterminé, sera ajouté le nombre de chambres à air crevées ou éclatées et le nombre multiplié par deux des enveloppes mises hors de service; l'addition donnera le coefficient de classement.

Ajoutez à cela les pénalisations nombreuses auxquelles les voitures sont exposées: mauvais points si l'on touche à une partie quelconque du moteur; mauvais points si l'on touche à l'embrayage, à la boîte de vitesse, au pont arrière; mauvais points si la moyenne de marche tombe au-dessous de 30 à l'heure.

Combien de concurrents seront victimes d'un règlement aussi sévère? Combien rentreront indemnes au bercail? Je souhaite que ce soit la totalité; mais je n'ose vraiment l'espérer. Il me paraît presqu'impossible que, sur un parcours de longue haleine, la voiture la meilleure n'ait pas quelque chose à régler, à remettre au point.

D'ailleurs, si j'avais à organiser un concours de tourisme, je me bornerais simplement à imposer aux concurrents la condition suivante: parcourir 5.000 kilomètres et maintenir une moyenne d'au moins 30 kilomètres à l'heure, moyenne qui serait contrôlée tous les 25 kilomètres. Toutes opérations de ravitaillement, graissage, réparations quelconques, pneumatiques ou autres, prises sur le temps de marche. Et je gage que ces conditions qui, au premier abord, paraissent bénévoles, auraient pour résultat que pas une voiture ne reviendrait avec son carnet de route vierge. On ne se doute pas de ce qu'il est difficile de faire 25 kilomètres en 50 minutes, pendant 166 heures.

Ce que l'on doit demander avant tout à une bonne voiture de tourisme, c'est la régularité de marche avec une honnête moyenne: or, la bonne moyenne ne s'obtient que par le minimum d'arrêts. Comme la meilleure voiture est celle qui a le moins d'arrêts, vous voyez aisément comment le problème se pose et comment il se résoud.

Nous suivrons donc de nos vœux les concurrents de la Coupe de l'*Aéro* et nous ne négligerons pas de souligner leur endurance et leurs exploits. Que l'accueil qu'ils recevront dans les régions traversées soit chaleureux et à la hauteur de leurs efforts; que les villes mendiantes évitent de tendre leur sébile au passage; qu'elles en profitent même pour supprimer cette barrière absurde qu'elles ont cru intelligent et pratique d'élever devant le tourisme en automobile, et qui, véritable barrière, éloignera de chez elles tous ceux qui leur laissaient, sous d'autres formes que celle d'un impôt illégal, des oboles beaucoup plus importantes.

La campagne est commencée, d'ailleurs, et bien menée par nos clubs de province. Nos amis de la Sarthe ont déjà enregistré une victoire, et Nantes a baissé pavillon devant leurs urgentes réclamations. Périgueux vient de condamner Bergerac et a prononcé le boycottage de cette ville; un rallye devait y réunir, au printemps prochain, Périgourdins et Bordelais; il se fera ailleurs, à moins que les Bergeracquois ne retirent leur vexatoire impôt de 10 centimes sur l'essence qui traverse leur ville. La grève est un moyen légal qui réussit toujours quand on le met au service d'une cause juste; ne le négligeons pas.

PAUL MEYAN.

LES DIMANCHES DE LA VIE AU GRAND AIR

La course des Inséparables

Victoire du Velo-Club de Levallois

Par une matinée merveilleusement belle d'hiver à travers la campagne blanche de givre, les concurrents de notre Course des Inséparables, ont couvert dimanche dernier les 60 kilomètres du parcours. Le froid était vif, et, depuis quelques jours, nous connaissions la glace dans les ruisseaux; aussi, plus d'un club, que notre formule de course intéressait et qui se promettait d'y prendre part, nous a faussé compagnie au dernier moment. Consolons nous: si nous n'avons pas eu la quantité, nous avons eu la qualité, et en suivant les trois premières équipes qui se sont disputé la place, nous avons passé une excellente matinée sportive.

Ces équipes sont celles du Club Athlétique de la Société Générale (Passerieu, Loisel et Michiels) et les deux équipes du Velo Club de Levallois (Prévost, Detreille et Philippe, d'une part, et d'autre part, Bardin, Descamps, Couard.)

Dès le départ, donné à 10 heures du matin au Vésinet, notre peloton se forme et la côte du Pecq est grimpée à vive allure. Cependant jusqu'au premier contrôle de Meulan, aucune tentative de lâchage; c'est après cette ville, en attaquant les hauteurs de l'Hautie, que les premiers symptômes de faiblesse se manifestent. Une des équipes du Velo Club est distancée par les deux autres; mais elle reste bien groupée, fidèle à l'esprit d'équipe qui est la caractéristique de notre épreuve.

Par contre, la Générale, en voulant soutenir le train des premiers, voit un de ces équipiers, malgré de courageux efforts, rester en arrière; un de ses camarades le rejoint l'encourage, l'aide et le ramène au peloton, mais pour peu de temps. Il est encore décollé et ses deux coéquipiers abandonnent la tête pour lui venir en aide.

Nous arrivons ainsi à Pontoise, deuxième contrôle avec les trois premiers et, pour nous être arrêtés à peine quelques minutes, ce n'est que près de Conflans-Sainte Honorine, que nous rejoindrons l'équipe gagnante.

Le Velo-Club de Levallois (Philippe, Detreille et Prevost) se classe en effet premier, ayant parcouru les 60 kilomètres du circuit en 2 heures 8 minutes; et c'est dans l'ordre que nous indiquons ci dessus que les coureurs de cette équipe se sont placés pour le partage des prix entre eux. Cette équipe bien homogène a couvert tout le parcours sans incident, sans crevaison sans défaillance.

Egalement, la deuxième équipe de Levallois (Couard, Bardin, Descamps), qui, de moins bonne qualité que la première, a néanmoins fait un parcours très régulier, se classe seconde, battant, sur la distance, l'équipe de la Société Générale. Celle ci n'a pas su, aussi bien que ses concurrents, observer l'esprit d'équipe, elle a laissé se fatiguer un des siens sans lui venir en aide dès les premiers signes de faiblesse; aussi, avant Pontoise, les trois hommes étaient ils obligés de faire halte pour réconforter leur camarade fatigué et ne finissaient ils que loin derrière les seconds.

Dans les épreuves par équipes, jusqu'à ce jour, on classait celles ci d'après l'ordre d'arrivée des coureurs individuellement et en additionnant leurs places; il n'était pas étonnant de voir une équipe prendre la première place avec le 2e, le 4e et le 20e, marquant 26 points, contre une autre équipe ayant le 8e, le 9e et le 10e et marquant 27 points. Il nous a paru plus logique de faire lutter entre elles des équipes parfaitement homogènes et dont chaque homme, faisant abnégation de sa valeur personnelle se donne tout entier au succès du trio.

Et notre formule aura le succès qu'elle mérite et s'imposera bientôt. Certains de nos concurrents et de leurs amis nous ont en effet, demandé d'organiser pour eux, au cours de l'été prochain, une course de plus longue haleine, de Paris à un port de la Manche, par exemple, sous ce même titre de course des Inséparables et avec les mêmes conditions.

Nous tâcherons de leur donner satisfaction.

La Course automobile du Kilomètre.

(18 janvier)

Devant le succès remporté par notre course de côte du Cœur Volant, nous avons décidé de la faire disputer annuellement. Quant à notre Course du Kilomètre elle s'annonce comme devant être aussi brillante que les précédentes.

Nous avons déjà des engagements pour cette épreuve, qui rappellera un peu notre premier dimanche sportif automobile, au Parc d'Achères. L'art de bien prendre les virages y jouera encore un rôle important. Ce ne sera plus, cette fois, un demi-tour à faire et retour au point de départ, mais un tour complet, un « looping the loop » dans le sens de l'horizontale, et la fin du kilomètre en vitesse. La distance totale de cette course étant la même que celle de la course des 500 mètres, il sera intéressant de comparer les temps mis par nos virtuoses du volant dans les deux épreuves similaires.

Naturellement, nous convierons à nouveau les cinématographes à enregistrer les prouesses de nos concurrents.

Nos rallies automobiles.

(Février et Mars)

Après la vitesse en palier, après la puissance en côte, nous mettrons à l'épreuve la régularité des voitures, A cet effet, quelques dimanches de février et de mars seront consacrés à des rallies automobiles, ayant chacun pour but une des grandes villes des environs de Paris, à des distances variant entre 100 et 150 kilomètres.

Prochainement, nous publierons le règlement de ces rallies qui, comme toutes nos épreuves, auront leur originalité. Nous pouvons dire dès aujourd'hui que ce réglement sera conçu de telle sorte que la petite voiturette pourra lutter à armes égales contre la puissante limousine ou la rapide voiture de course. Duray le recordman du kilomètre (211 à l'heure) pourra se faire battre par le premier venu montant une voiturette de 3 500 francs, toute carrossée.

Il n'y a donc qu'une catégorie de concurrents dans les rallies automobiles de la *Vie au Grand Air*.

P. M.

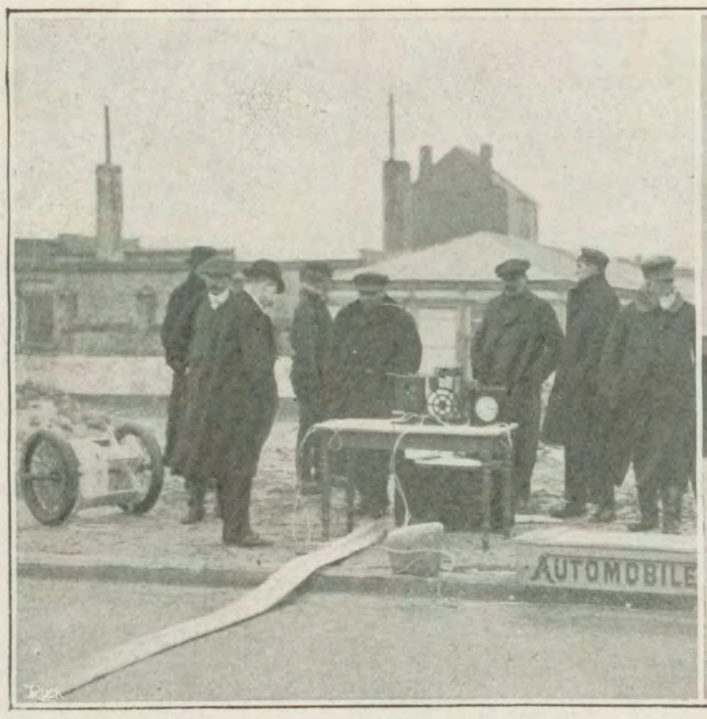
POUR GAGNER UN TORPEDO..

Il faut prendre part à notre Grand Concours du Champion doté de 20 000 francs de prix.

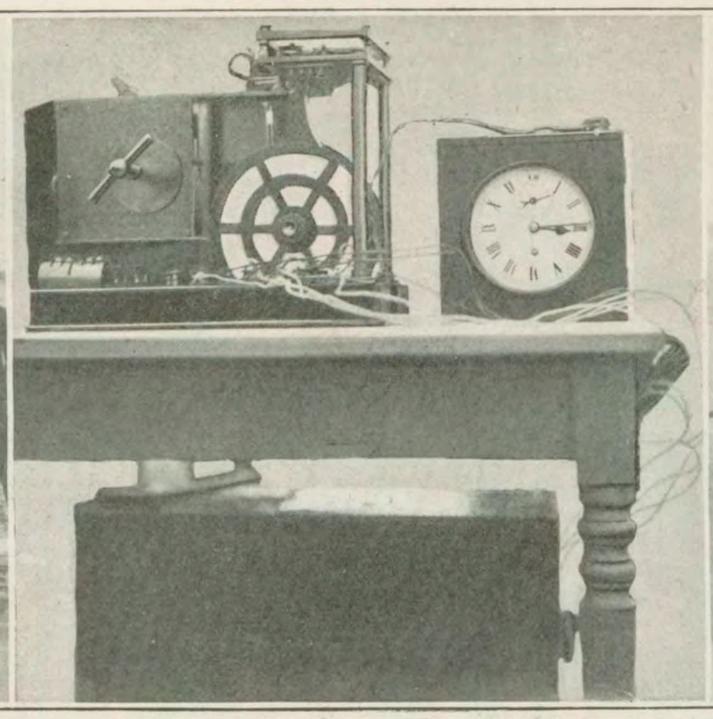
Ce concours, extrêmement simple, est ouvert à tous nos lecteurs. Le premier prix est constitué par un torpedo 10-12 chx, Doriot-Flandrin-Parant.

Voir page VI des feuilles de garde le dixième bon.

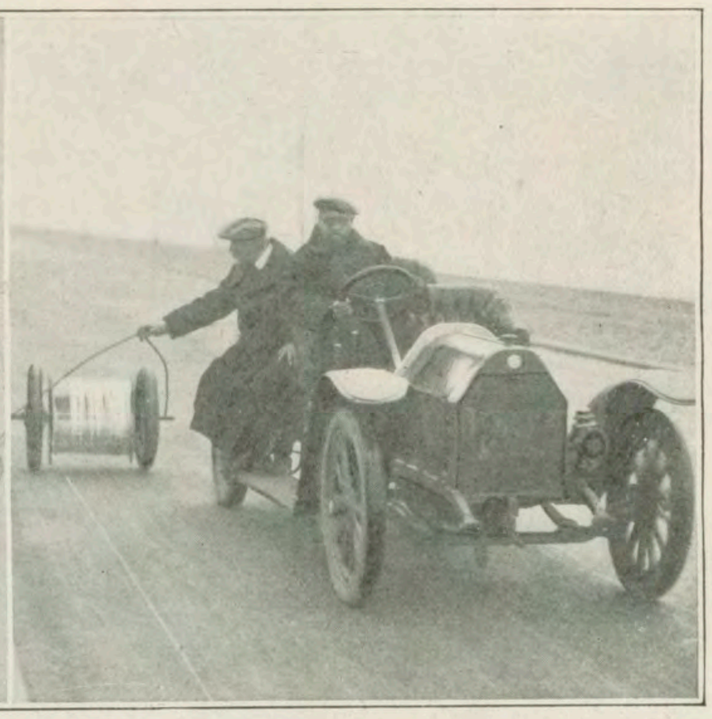
Nous tenons à la disposition de nos lecteurs qui veulent participer au Grand Concours du Champion, les numéros contenant les neuf bons précédents, moyennant la somme de 6 fr .25.



LE CHRONOMÉTRAGE
Le dispositif employé par la Commission Internationale pour contrôler les records.



L'APPAREIL ENREGISTREUR
L'appareil enregistreur permettant de chronométrer les vitesses fantastiques obtenues.



LE FIL ÉLECTRIQUE.
Duray dévide le fil électrique reliant le boyau-contact du départ à celui de l'arrivée.

MES IMPRESSIONS A 211 A L'HEURE

PAR ARTHUR DURAY

Le prince Boris de Soukhanoff achetait, il y a quelques mois, une voiture Fiat de 300 chx, avec le désir de battre des records du monde de vitesse. Il l'avait fait expédier à Moscou, où il procéda à un essai, mais l'allure soutenue lui montra aussitôt la difficulté de conduire semblable bolide. Il vint alors en France chercher un professionnel et voulut bien me choisir. La voiture était envoyée à Brooklands, mais au bout de quelques tours, je me rendais compte de l'inutilité d'insister sur pareille piste si je ne tenais pas à me tuer. Je téléphonais au prince Soukhanoff pour lui dire que j'étais prêt, afin de lui indiquer les dangers de l'autodrome anglais. Je l'emmenais à 200 à l'heure environ, et après deux tours, il me faisait signe d'arrêter; à un moment, la force centrifuge aidant, je manquais de passer par-dessus le virage où se tua Percy Lambert. Je frôlais le précipice à moins de dix centimètres! Cette expérience convainquit le prince du péril qu'il y avait à insister. Il me pria de chercher une autre piste.

Je croyais pouvoir choisir la route qui se trouve entre Arles et Salon, la plus belle du monde pour semblable entreprise, mais la Commission Sportive de l'A. C. F. me déclara qu'elle ne reconnaissait pas les records battus en dehors des meetings. J'allai en Italie sans succès. Je trouvai enfin la route d'Ostende qui offre cependant le défaut de n'être pas assez longue pour permettre une bonne lancée.

Là-bas, je fis quatorze essais à plus de 200 à l'heure. Certains ont été enregistrés par l'appareil à 225. Malheureusement, les marques sur les bandes n'étant pas assez nettes, la Commission Internationale ne saurait homologuer ces records. La seule bonne bande que nous ayons pu obtenir accuse le 211 kilom. 661 à l'heure, réussi le 8 décembre. Avec M. Jostens, chronométreur officiel de l'A. C. B. et électricien émérite, nous dûmes fabriquer de nouveaux contacts au passage de la voiture sur la route. Je suis certain qu'au printemps prochain, avec la même voiture, je ferai subir un assaut terrible au record. Si je n'ai pas continué mes tentatives, c'est à cause du temps. Sur les six semaines que j'ai passées à Ostende, je n'ai eu que deux journées à moitié favorables : il ne faut pas penser qu'à la voiture, il y a aussi l'organisation, la pose des fils sur la route, l'installation du chronométreur, etc..., qui demandent pas mal de temps. Il faut songer aux empêcheurs de courir en long. Le directeur des tramways d'Ostende, autophobe convaincu, prévenait la police dès qu'il savait que nous allions sortir.

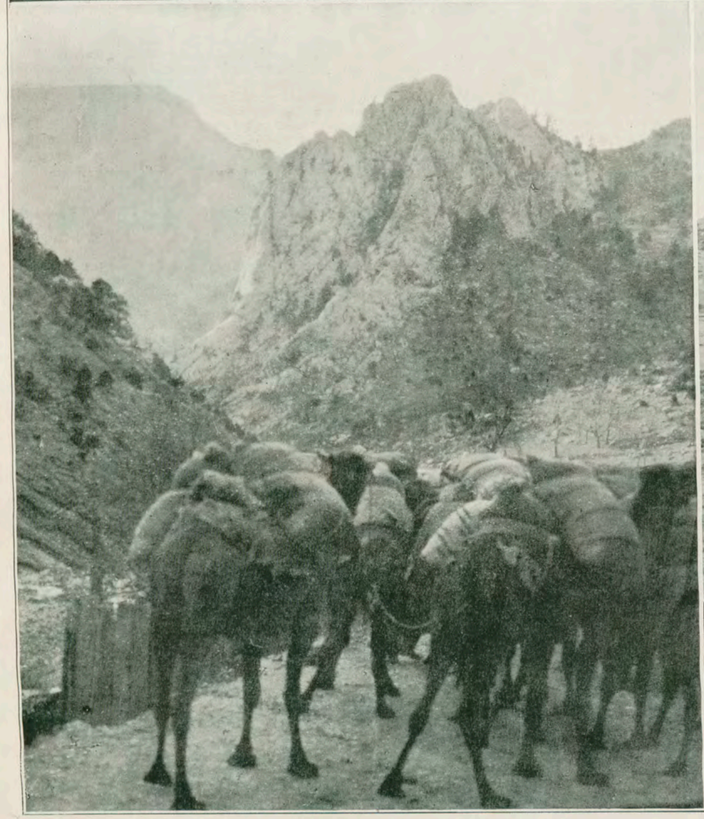
Mes impressions? Mettre en 1re, en 2e, en 3e, ça va! Mais pour passer à la 4e; quand on est déjà lancé à 190 à l'heure, c'est un autre travail! Il faut se tenir, pousser le levier en 4e, faire attention de ne pas monter sur le trottoir, car au moment où on met les courants d'air dans les deux petits carburateurs, vous avez le baquet qui vous rentre dans les reins. Le temps de vous dire cela et vous avez déjà couvert les deux kilomètres de lancée. Vous voyez les chronométreurs. C'est le moment de battre le record, le kilomètre commence. Pour le touriste, un kilomètre est relativement long à parcourir. Mais là, à peine avez-vous aperçu la première borne que la seconde s'enfuit derrière vous. Vous avez eu juste le temps de compter jusqu'à 17!

Le regret que m'a laissé Ostende, c'est de penser que la lancée n'étant pas assez longue, la plus grande vitesse (230 à 240 à l'heure) n'est atteinte que quelques mètres avant la fin du kilomètre. Pour un professionnel, le travail n'est pas très terrible pendant le record. C'est après que cela devient délicat : quand vous étranglez les gaz, la voiture cherche à se mettre en travers de la route, il faut la rétablir et comme il n'y a que 1.500 mètres pour s'arrêter, ce qui est très court, les freins n'arrêtent pas le boulet de canon à volonté.

Quand j'étrangle les gaz, l'huile sort par les tuyaux d'échappement et, en 1.500 mètres, le mécanicien de blanc devient complètement nègre, et ce nègre n'est autre que le prince Soukhanoff, le sportsman accompli. Lorsqu'on atteint de semblables vitesses, la moindre raie sur le sol fait s'élever en même temps les quatre roues. Le public s'en aperçoit absolument. Quant à moi, j'en ai l'impression et je me rappelle l'époque où j'étais aviateur.

ARTHUR DURAY.

LA VOITURE ET LE CONDUCTEUR LES PLUS VITES DU MONDE.
Duray, à Ostende, a atteint la vitesse fantastique de 211 kilom. 661, dépassant parfois 225 et 230 à l'heure. A gauche, Duray dans sa Fiat. — Au milieu, Arthur Duray au volant avec le prince Soukhanoff comme mécanicien. — A droite, la voiture en vitesse. (Voiture Fiat, pneumatiques Pirelli.)



LES PORTES CILICIENNES DANS LE TAURUS

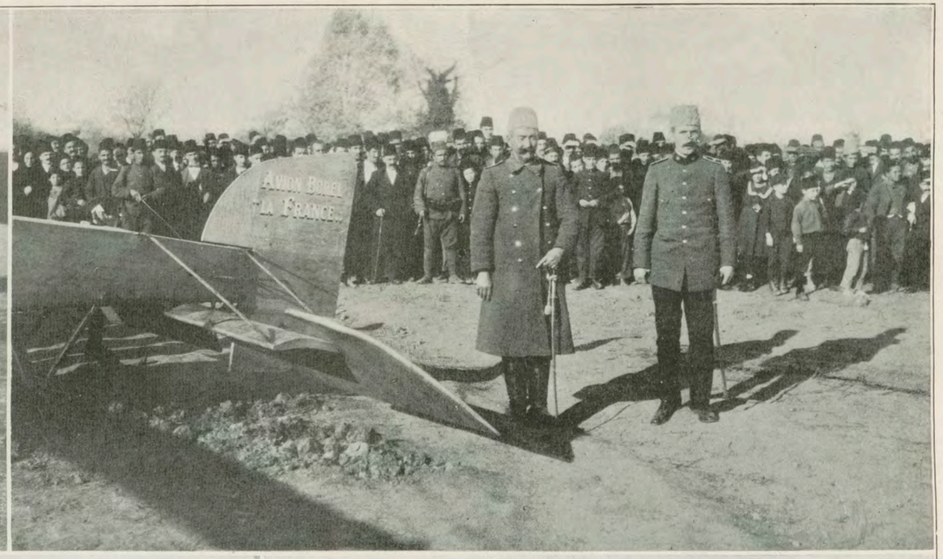
C'est après avoir traversé le Taurus, que Daucourt fut forcé d'abandonner son magnifique voyage, son appareil ayant brûlé. Il lui restait 1300 kilomètres à couvrir pour gagner Le Caire.

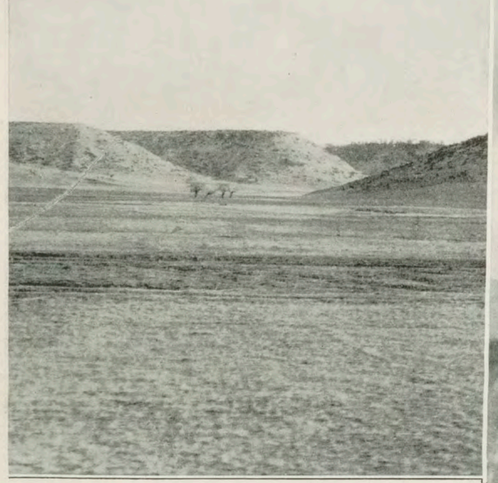
LA FIN DU RAID

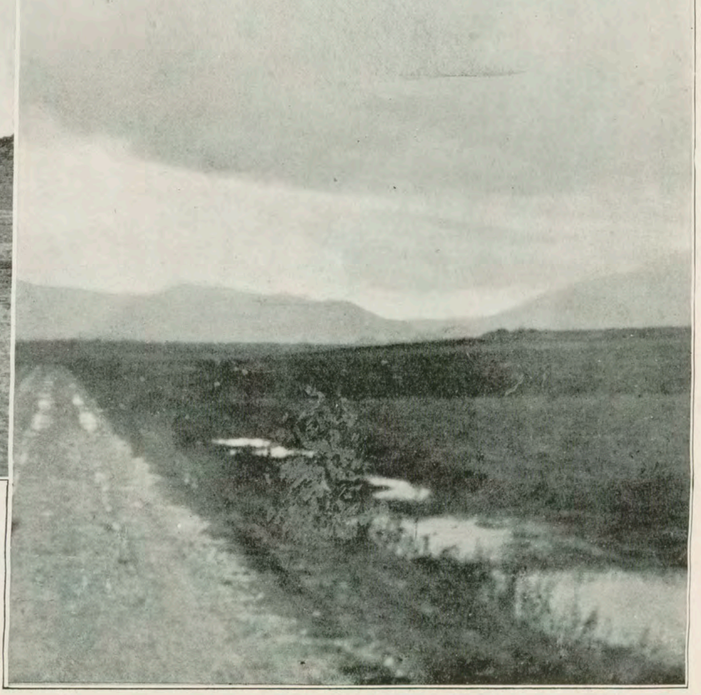
En haut, à gauche, l'atterrissage de Daucourt à Ada Bazar. Dès son arrivée, toute la population accourt admirer l'appareil qui vient de France. Au milieu, le gouverneur d'Ada Bazar entre M. Roux et l'aviateur Daucourt. A droite, l'avion gardé par la force armée à Ada Bazar. Au dessous les cols du plateau d'Anatolie vus d'Ada-Bazar, le jour du départ de Daucourt.

LE VOYAGE AÉRIEN DE PARIS AU TAURUS

L'aviateur Daucourt, qui fit récemment le voyage si pénible et si remarquable de Paris au Taurus, sur son Borel, avec M. Roux comme passager, vient de rentrer à Paris. Nous avons à plusieurs reprises déjà, publié des clichés pris par M. Roux au cours du raid dont l'initiative revient à M. René Quinton, président de la Ligue Nationale Aérienne. Nous donnons aujourd'hui une dernière série de documents. C'est la première fois qu'un avion alla évoluer au-dessus des contrées périlleuses de l'Asie Mineure. On se souvient que, c'est après la traversée du Taurus que Daucourt atterrit brusquement et brisa son appareil qui fut en même temps la proie des flammes. Il n'avait plus que 1,300 kilomètres à accomplir au-dessus des régions faciles, pour arriver au Caire. Il en avait déjà couvert près de 5,000. Son accident rappelle celui de Chavez après la traversée des Alpes, avec cette différence qu'il ne se termina pas de façon tragique. Daucourt n'a pas atteint le but qu'il s'était proposé, mais il a accompli un voyage splendide, dans des conditions particulièrement difficiles, et on ne saurait trop le féliciter.







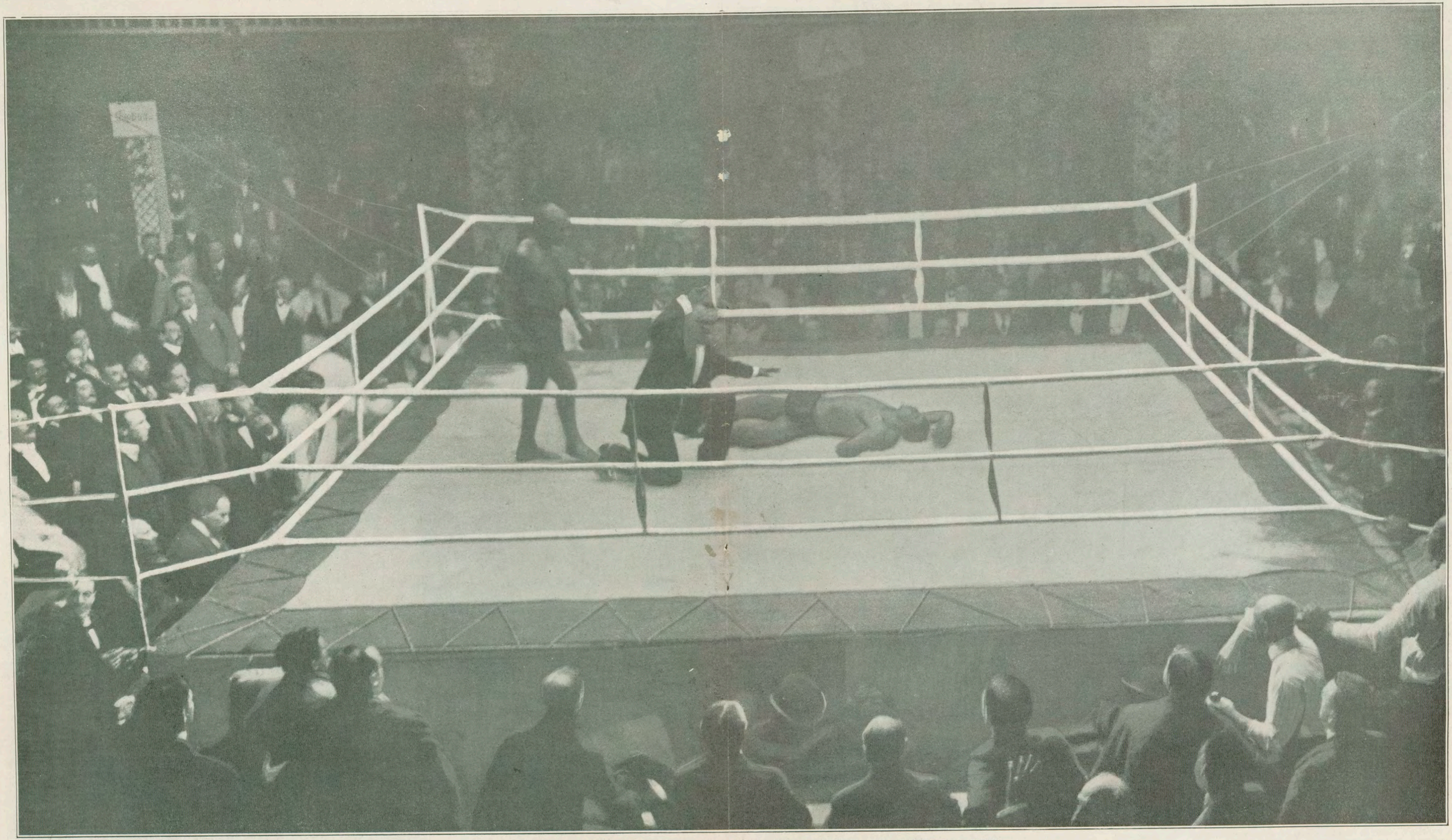
DE DAUCOURT

son arrivée, toute la population accourt admirer l'appareil qui vient et l'aviateur Daucourt. A droite, l'avion gardé par la force armée vus d'Ada-Bazar, le jour du départ de Daucourt.

LES PLATEAUX D'ANATOLIE

Les plateaux d'Anatolie, photographiés du haut de l'aéroplane de Daucourt par son passager M. Roux. Tous les documents photographiques que nous publions nous ont été communiqués par celui-ci.

LA VIE AU GRAND AIR



LE CHAMPIONNAT DU MONDE DE BOXE. — SAM LANGFORD VIENT D'EXPÉDIER JOE JEANNETTE A TERRE

Peu de rencontres furent plus émouvantes que celle qui opposait samedi dernier Sam Langford à Joë Jeannette, pour le titre de champion du monde des poids lourds, mis en compétition par le Wonderland. Le combat se disputait en 20 rounds. Contrairement aux prévisions, c'est Jeannette qui s'attribuait l'avantage pendant les 12 premières reprises. Lui-même croyait à la victoire, Langford ayant la réputation d'être dangereux surtout dans les 10 rounds du début. Mais au 13e, chiffre fatidique, alors qu'il menait la danse, Joë Jeannette se découvrait imprudemment. Sam Langford profitait de l'ouverture et crochetait son rival à la mâchoire. Jeannette, durement touché, s'écroulait sur le ring. Il y restait 8 secondes, puis reprenait le combat avec une vaillance admirable. Mais il titubait et un nouveau crochet l'expédiait au sol. Jeannette tombait les bras en croix, semblant knock-out. Déjà des spectateurs se levaient pour s'en aller. A 9, Jeannette se remettait encore debout. Une troisième fois, il tombait et revenait s'exposer après 9 secondes aux coups de son adversaire qui ne pouvait le finir et devait se contenter de la victoire aux points. Jeannette est vraiment un phénomène de science, de courage et de résistance, bien près de son adversaire, merveille de puissance, d'à-propos et d'endurance, Sam Langford qui est digne du titre de champion du monde !

LE BALLON SORT EN TOUCHE

Dimanche dernier, à Colombes, devant 10.000 spectateurs, s'est disputé le dernier match de sélection avant France-Irlande. L'équipe des Probables a battu celle des Possibles par 21 points à 6. Sur notre photographie, on aperçoit de gauche à droite : Larribau, F. Forgues, de Beyssac, Iguinitz, Lavaud.

POURTEAU CHERCHE LA TOUCHE

Au début de la partie, les Possibles, plus vite en action que les Probables, s'assurèrent maintes fois le ballon, mais ils ne surent pas conduire leurs attaques. Le premier essai fut marqué par les blancs à la suite d'un joli travail de Larribau, Forgues, Poeydebasque et Lavaud, qui plaça le ballon entre les poteaux.

FERNAND FORGUES CHARGE, ENTRAINANT UN POSSIBLE

Le terrain était excessivement dur, couvert de glace par endroits, néanmoins, le jeu ne se ressentit pas de l'abaissement de la température. Les Probables, lents au début à faire la liaison de leurs lignes, attaquèrent sans relâche pendant la seconde mi-temps.

UNE PASSE

Les Possibles ne se découragèrent André réussit à marquer deux essa

POSSIBLES

devant l'attaque des Probables, ours de la seconde mi-temps.

UNE TOUCHE LE BALLON VA AUX POSSIBLES

La partie de dimanche dernier permit de constater que les équipes du midi ne connaissent qu'une tactique, l'offensive. Larribau fut le meilleur de tous, Lacoste, F. Forgues, de Beyssac, Capman, Estrade, Iguinitz Arnal pour les noirs firent une très jolie partie

LES "PROBABLES" BATTENT LES "POSSIBLES" AVEC FACILITÉ

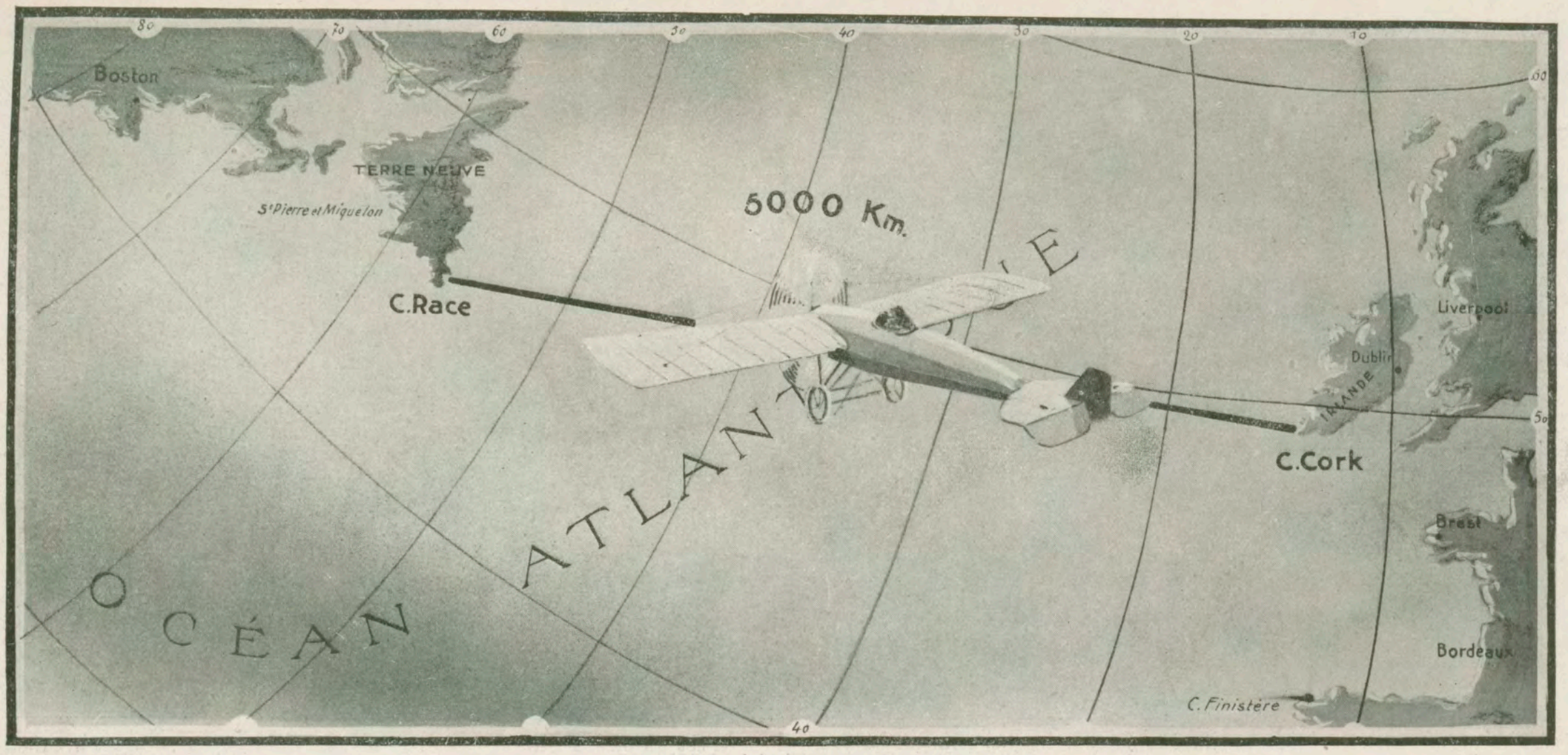
La Commission centrale, désireuse de présenter contre l'équipe nationale d'Irlande, le 1er janvier 1914, au Parc des Princes, un « quinze » représentatif de France, capable de triompher de ses adversaires, faisait jouer dimanche à Colombes son troisième match de sélection. Presque tous les joueurs choisis pour disputer cette partie faisaient partie des clubs du Midi : Bayonne, Pau, Tarbes, Bordeaux, Toulouse, Perpignan, etc..., et Paris ne voyait que trois de ses joueurs sélectionnés. Ce fait indique assez quelle supériorité numérique et intrinsèque les équipes du Midi ont acquise sur celles de la Capitale. Mais on peut cependant penser que la C. C. a fait cette année la part trop belle aux Méridionaux et a quelque peu sacrifié les Parisiens. L'excès en tout est un défaut.

Par suite des changements inévitables de la dernière heure, des modifications assez importantes s'étaient produits dans les équipes primitivement désignées, et, changeant peu celle des « Probables » elles semblaient renforcer celle des « Possibles ». Le match fut joué sur un terrain très dur, qui ne permit pas aux hommes de donner le maximum de leurs ressources, par crainte de chutes trop rudes sur un sol gelé. Aussi la partie fut-elle très rapide, très imprévue, assez plaisante en attaque, mais montra-t-elle chez presque tous les joueurs une absence de défense assez regrettable. Mis à part l'état du terrain, qui est certainement une circonstance atténuante, c'est là évidemment le caractère primordial, qualité et défaut, des équipes du Midi, que cette offensive perpétuelle, que ces attaques à outrance. En toute occasion, chaque homme ne semble plus penser qu'à une chose : faire naître une attaque d'où pourra résulter un gain pour son équipe ; la situation fut-elle désespérée, cette idée seule reste dans leur esprit : attaquer, se dégager en attaquant. On ne pense plus guère à se défendre, on pense à envahir le camp ennemi, à marquer des points, à en marquer plus que l'adversaire. Aussi, ces équipes sont-elles endiablées, pleines d'entrain, d'adresse, d'audace, mais aussi imprudentes et somme toute, un peu folles. Leur jeu est si différent du jeu que l'on pratique en Angleterre, que l'on peut espérer qu'en opposant une équipe formée de quinze joueurs possédant ce même tempérament, à un team national d'Outre-Manche, on ne laissera pas que d'avoir quelques chances de succès. Il faut savoir néanmoins que ce faisant, on joue, gros jeu, et que la défaite peut être cruelle, si la victoire est possible. Les « Probables » ont marqué une supériorité assez évidente sur leurs adversaires, et leurs prouesses individuelles furent plus remarquables, mais il leur manqua au même point l'homogénéité et le calme. Les meilleurs furent Larribau, loin devant, et après lui Lacoste, F. Forgues, de Beyssac, Capman ; en face, seul Estrade fit un match digne d'être cité, tandis que parmi les avants, Iguinitz et Arnal m'apparaissaient les meilleurs. André parut tout dépaysé dans une équipe qui ne s'occupa pas plus de lui que s'il n'existait pas, et qui ne songea pas un instant à employer ses qualités...

Elle se contenta de lui permettre de montrer ses défauts, tactique assez étrange !

L'équipe de France ne sera pas facile à former, nous avons vu beaucoup de bons joueurs, certes, mais peu d'équipiers de grande classe.

JACQUES DEDET.



LA TRAVERSÉE DE L'ATLANTIQUE D'IRLANDE A TERRE-NEUVE

L'aviateur Marc Pourpe propose quatre itinéraires pour traverser l'Atlantique en aéroplane. L'un d'eux aurait son point de départ au cap Cork (Irlande) pour conduire, après 5.000 kilomètres, au cap Race (Terre-Neuve).

L'AVION PEUT-IL TRAVERSER L'ATLANTIQUE?

PAR MARC POURPE.

Je sais tout, dans son numéro du 15 décembre, a publié une étude de Roland Garros sur la possibilité de traverser l'Atlantique. Cette étude est suivie des réponses de Louis Blériot, René Quinton, Brindejonc des Moulinais, Marc Pourpe sur la question. Nous publions un article que ce sujet a inspiré au remarquable pilote Marc Pourpe qui se trouve en ce moment à Héliopolis, où il attend une accalmie pour s'élancer au-dessus du Nil jusqu'à Khartoum, sur le Morane-Saulnier, qui servit à Garros pour traverser la Méditerranée. Ajoutons qu'*Excelsior* et la *Vie au Grand Air*, se sont assuré l'exclusivité du récit et des clichés de ce raid.

Que puis-je écrire de raisonnable sur ce sujet dont le titre, à lui tout seul, nous paraît aujourd'hui encore comme étant formidablement «insensé»?...Et cela, malgré les merveilleux raids de longue durée accomplis par mes camarades Roland Garros, Brindejonc des Moulinais, Gilbert et tant d'autres qui, à l'époque de leurs exploits sensationnels, ont étonné le monde.

C'est bien volontairement que j'écris « insensé », mais non pas *irréalisable*, parce que très fermement, je crois que d'ici peu ce raid marin pourra être tenté et, en toute probabilité, sera réussi.

Mais, en même temps que j'admets la possibilité de sa réussite, je reconnais le peu d'utilité pratique dont nous bénéficierons par son accomplissement.

Oui, certes, le pilote qui tentera et réussira ce voyage fantastique ajoutera un fleuron de plus à la couronne si glorieuse du prestige de notre patrie à l'étranger.

La publicité mondiale faite autour de ce raid aérien ne peut également que faire prospérer notre jeune et brillante industrie aéronautique, et aucune récompense ne saurait être trop belle pour le héros d'un aussi audacieux exploit.

Il me semble cependant que toute cette gloire et les avantages qu'il nous procurerait ne sont pas en proportion avec les dangers évidents que courrait le hardi pilote pendant la traversée, aussi, je crois sage et humain de ne pas encourager trop tôt la tentative d'une aventure, *encore insensée*. Cela ne doit pourtant pas nous empêcher d'envisager dès maintenant quelles sont nos chances de faire la jonction de deux continents par l'Atlantique en nous servant de l'avion.

Je vais donc analyser aussi rapidement que possible les quelques parcours qui se présentent à mes yeux en regardant une carte géographique, et choisir, à mon très humble avis, celui qui me paraît être le plus simple et aussi le plus prochainement réalisable.

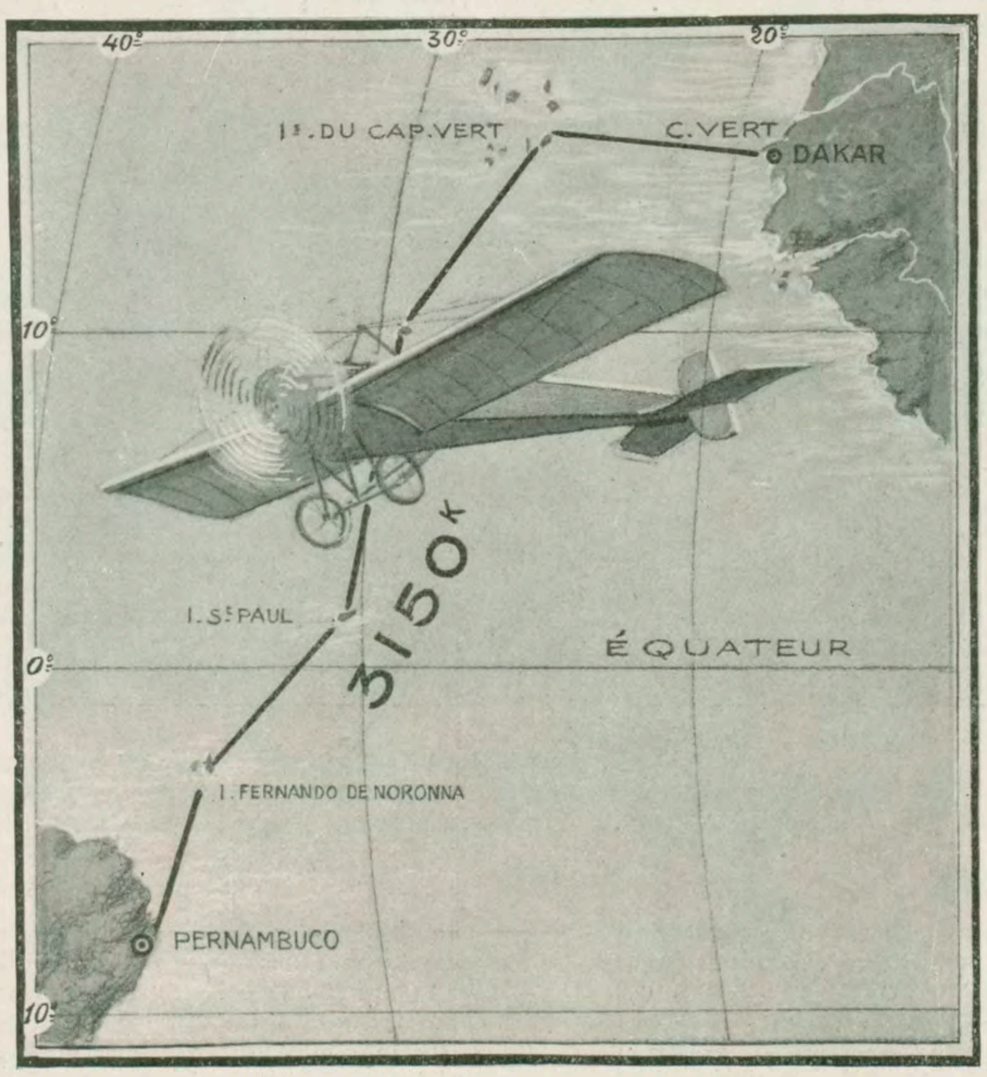
Les premiers trajets qui s'offrent à mon esprit sont ceux qui réunissent l'Europe à l'Amérique. Je vois immédiatement l'avion bondir du Nord de l'Ecosse aux îles Fâr-Oer, de là en Islande c'est un jeu, quelques tours d'hélice et nous voici sur la côte du Groenland, les doigts un peu gelés. l'on repart pour le cap Farewell, et d'un saut de 1.800 kilomètres, la côte hospitalière du Labrador est atteinte ! C'est fini, l'Atlantique est traversé ! C'était très simple.

Mais en détaillant, je m'aperçois que c'est une toute autre affaire :

	kilomètres
Du cap Wrath (Nord de l'Ecosse) aux îles Fâr-Oer. .	670
Des îles Fâr-Oer au cap Portland (Islande).	1.000
Du cap Portland à Rey-Kjavik (capitale de l'Islande).	450
De Rey-Kjavik au cap Dan (côte ouest du Groenland) .	1.665
Du cap Dan au cap Farewell (pointe extrême sud Groenland)	1.665
Du cap Farewell à la côte du Labrador	1.800
Total approximatif,	7.250

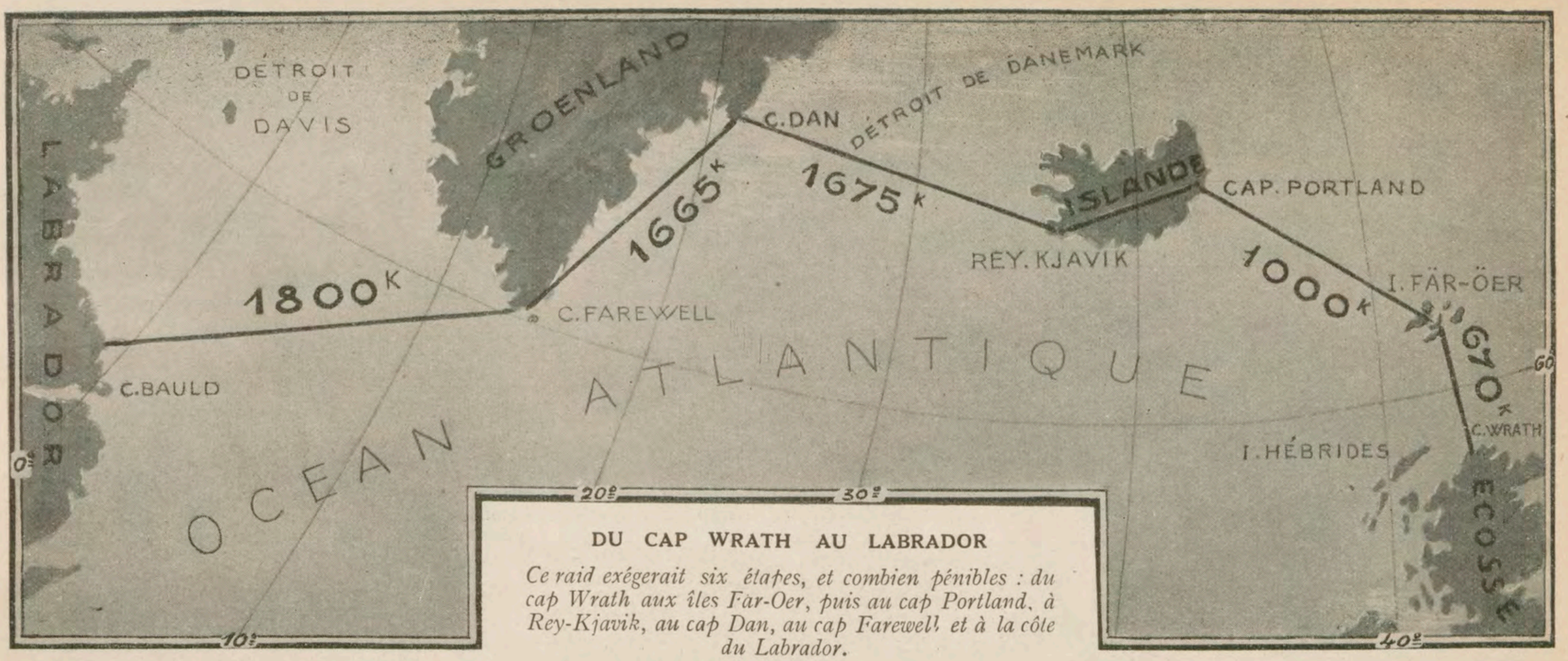
Les 2.120 kilomètres des trois premières étapes sont à la rigueur faisables, mais les 5.130 derniers qui nous font naviguer entre l'Islande et le Groenland, sur la côte ouest du Groenland jusqu'au cap Farewell et finalement l'effroyable traversée du cap Farewell au Labrador sont, pour l'instant, absolument impossibles.

Le Groenland dans son étendue de 90.000 kilomètres carrés *libre de glace* n'a que 10.000 habitants, c'est dire qu'il est en grande partie inha-



LA TRAVERSÉE LA PLUS SIMPLE

Cet itinéraire, partant de l'autre France, conduirait de Dakar ou Konakry à Pernambuco (3,150 kil.) par les îles du Cap Vert et les îles rocheuses environnant, voisines de la côte américaine.



DU CAP WRATH AU LABRADOR

Ce raid exégerait six étapes, et combien pénibles : du cap Wrath aux îles Far-Oer, puis au cap Portland, à Rey-Kjavik, au cap Dan, au cap Farewell et à la côte du Labrador.

bité, les ravitaillements seraient très difficiles, aucun bateau ne s'aventure volontiers dans ces parages sillonnés de glaces sous forme d'icebergs, et où les banquises « tiennent les côtes » une grande partie de l'année.

Je ne crois pas non plus que nos moteurs actuels puissent fonctionner normalement dans cette température, en tout cas, l'essence et l'huile, malgré les précautions que l'on prendrait, auraient des chances de se congeler dans la tuyauterie, refusant ainsi d'alimenter le moteur.

A 125 kilomètres à l'heure, ce parcours représente tout de même 58 heures de vol, dont trois étapes dépassent 1.600 kilomètres, pendant lesquelles l'arrêt du moteur serait la perdition certaine du malheureux aviateur trop confiant.

Quant à l'homme, il est superflu d'en parler, *mentionnons-le pour mémoire*, à moins que son appareil ne soit muni de chaufferettes, et encore résisterait-il à ce climat ? J'en doute ! ! Aussi, sans continuer à me documenter et sans regret, j'abandonne ce trajet.

LES AUTRES ITINÉRAIRES PARTANT D'EUROPE

Voyons les autres.

Du cap Cork (Irlande) au cap Race (Terre-Neuve), soit environ 5.000 kilomètres sans aucun point de repère, sans une seule île pour y faire un arrêt quelconque et un centre de ravitaillement, sauf à quelques milles de la côte de Terre-Neuve, où quelques îlots, abandonnés du reste, peuvent être une indication de bien peu d'importance, il est vrai, sur une traversée de 5.000 kilomètres.

Des vents établis soufflant de Nord-Ouest et de Sud-Ouest ralentiraient en outre dangeureusement la marche de l'avion, qui aurait déjà à transporter en nous basant sur une moyenne de 125 kilomètres à l'heure (vent non compris) pour 40 heures d'essence et d'huile.

Ce parcours est trop long pour les appareils actuels. Il ne pourra être envisagé que lorsque nous posséderons les rendements que l'aviation nous donnera dans un avenir que nous voulons très prochain. Donc abandonnons également cet itinéraire.

Il nous reste comme dernier projet le trajet de Lisbonne aux Açores et de là au cap Race (Terre-Neuve). Voici quelques renseignements sur cette route intéressante :

	kilomètres
De Lisbonne à l'île San Miguel (Açores)	1.450
De San Miguel à l'île Flores (Açores)	650
De Flores au cap Race (Terre-Neuve)	2.700
	4.800

Cette traversée est la plus tentante : elle serait presque réalisable, les Açores formant en effet un tremplin merveilleux pour nous permettre de gagner le cap Race. Ces îles sont presque entièrement cultivées, d'un climat doux, elles sont en outre très habitées : San Miguel (ville principale : Ponta Delgada) a 165.000 habitants. Tous les ravitaillements pourraient être organisés aux Açores.

De Flores au cap Race nous avons 2.700 kilomètres environ à parcourir entièrement « à l'estime » à la boussole : aucune indication de route, aucune ligne de bateaux sur ces routes, nous devons remonter au Nord-Ouest, presque toute l'année le vent nous est contraire, nous nous trouvons également à proximité de la zone de dislocation des glaces, et à ma connaissance, il n'y a pas de saison particulièrement favorable qui puisse modifier ces conditions ; cette dernière considération nous oblige à abandonner cette traversée qui, au premier abord, nous paraissait presque facile.

Je viens de me rendre compte que l'aéroplane ne pouvait unir la vieille Europe à la jeune Amérique, et que, quand bien même cela aurait été facile par un des trois parcours que nous venons d'étudier sommairement, il aurait fallu renoncer à prendre le départ de France, et pourtant c'est de terre française que doit être accomplie cette traversée !

C'est un oiseau français, conduit par un Français qui doit le premier, comme toujours du reste, conquérir ce nouveau trophée, et puisque la mère patrie, tel le cœur des vieilles nations, est encerclée par l'Europe, pourquoi cet oiseau de France ne partirait-il pas d'une de ses colonies, du sein de l'un de ses enfants, qu'elle vient de légitimer récemment, puisqu'elle lui a donné le droit de porter à l'honneur l'emblème de ses glorieux ancêtres ?

ET L'AUTRE FRANCE ?

De Dakar ou de Konakry à Pernambuco 3.150 kilomètres nous séparent, c'est vrai.

Nous rencontrons cependant jusqu'à 150 kilomètres de la côte Africaine les îles avoisinant le cap Vert et, aux environs de Pernambuco, quelques îles rocheuses peuvent nous guider.

Du mois de novembre au mois de mai, nous avons des vents de Nord-Est qui nous avantageraient sérieusement, nous voyagerions dans le voisinage de l'Equateur. Ce climat, je le sais par expérience personnelle, ne dérange pas du tout les moteurs ; quoique naviguant « à l'estime » plusieurs lignes de bateaux sillonnent ces parages et seraient, l'appareil étant muni d'un poste de télégraphie sans fil, d'un précieux secours à l'aviateur.

En prenant quelques précautions contre le soleil, le ou les pilotes supporteraient sans trop de fatigue un voyage qui n'excéderait pas 25 heures de vol.

Mais l'appareil qui pourra accomplir cette randonnée formidable devra emporter, avec un moteur relativement faible si l'on ne veut pas consommer trop, près de 1.100 litres d'essence et 200 kilos d'huile, et c'est ce qui nous arrête pour l'instant.

L'homme a fait 22 heures de vol dans les 24 heures, il fera, quand il y en aura la nécessité et surtout la possibilité, beaucoup plus sans arrêt.

Nos moteurs ont tourné 13 heures sans arrêt, ils peuvent aujourd'hui faire mieux : ils feront comme leurs grands frères de l'automobile leurs 25 et 30 heures sans faiblir, bientôt.

Mais la voilure qui doit porter près de 1.600 kilos et nous donner du 125 à l'heure nous ne la voyons pas encore. Nous arrivons tout de même à peser 900 kilos et à faire pendant 5 heures du 200 à l'heure. Mais c'est pendant 25 heures qu'il nous faut du 125. Nous y arriverons et pas avant bien longtemps, au train où vont les progrès en matière aéronautique et alors Dakar ne sera plus qu'à 24 heures de Pernambuco !

Mais soyons patients et attendons que l'heure soit venue. Il serait certes prématuré de tenter un pareil raid. Le prix du *Daily Mail* ne peut suffire à engager les aviateurs à aller à la mort. Je n'ai pas parlé des hydravions, car je suis convaincu qu'ils seraient incapables de fournir le travail intensif qui leur serait demandé. Pas plus que Roland Garros n'a eu l'idée d'emprunter un de ces appareils lourds pour la Méditerranée, le pilote qui essaiera l'Atlantique ne se confiera à un ogre, assoiffé d'essence et d'huile, pesant et peu sûr en pleine mer. Il nous faut attendre. De toutes façons, souvenons-nous qu'il ne s'agit pas seulement d'une entreprise sportive. Elle doit être utilitaire et comporter son enseignement. Quel doit-il être ? Le recordman de la traversée de l'Atlantique devra accomplir son exploit en moins de temps que n'en mettent les Transatlantiques pour réunir les deux continents. Donc nous voyons que le jour est encore éloigné où l'un de nous aura l'audace de s'envoler pour une entreprise semblable et aussi périlleuse. Mais ce fou d'aujourd'hui sera un héros, digne de prendre place auprès de Louis Blériot et de Roland Garros. Le voyage sera certes plus long, mais ne semblera pas plus impossible que ne le parurent les exploits historiques de ces deux glorieux maîtres.

MARC POURPE.

LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF (1)

RÉPONSES AUX QUESTIONS POSÉES

COMMENT ARRÊTER UN AÉROPLANE

Ayant assisté aux vols foudroyants des concurrents de la Coupe Gordon-Bennet, j'ai été effrayé de leur vitesse à l'atterrissage.

Quels seraient les moyens à employer pour freiner les appareils et réduire cette vitesse ?

LÉON DAUMAS,
Lyon.

Les moyens à employer seraient évidemment de deux sortes : ceux agissant sur l'air et ceux agissant sur le sol.

Dans la première catégorie, plusieurs systèmes ont été proposés qui n'ont point rencontré la faveur des constructeurs spécialistes, à tort ou à raison. Les uns préconisaient l'emploi d'hélices reversibles ou d'hélices supplémentaires à mettre en action lors de l'atterrissage ; mais les inconvénients les ont fait repousser. D'autres préféraient la mise en œuvre de surfaces auxiliaires se déployant en temps utile, ces surfaces faisant corps avec le fuselage ou non. Malgré tout leur intérêt, nous ne pensons point que ces dispositifs, dont les plus parfaits furent l'œuvre du capitaine Cerrade, un de nos meilleurs techniciens militaires, aient été essayés sérieusement. C'est dommage. Enfin, un dernier système, le plus usité, consiste à surbaisser l'arrière, de telle façon que l'angle d'incidence des surfaces portantes augmente rapidement lors de l'atterrissage et provoque ainsi un freinage progressif.

Dans la seconde catégorie, rentrent les systèmes de freinage par l'arrière au moyen de crosses, de bêches, de griffes, etc., et le freinage sur les roues.

Les deux catégories peuvent s'ajouter l'une à l'autre et se compléter. Mais le problème du freinage des avions est plus complexe qu'il y paraît à première vue. Un freinage trop efficace sur les roues provoquerait le capotage, tandis qu'une action trop énergique des bêches ou griffes risquerait de dérégler la membrure.

Le freinage sur l'air est le plus sûr moyen, celui qui offre le maximum de sécurité ; mais il est toujours de réalisation difficile, parfois même impraticable, suivant les types d'avions envisagés.

Le freinage sur les roues est applicable surtout aux appareils à deux trains de roues et naturellement il ne peut être monté que sur le train arrière.

Il est d'ailleurs probable que, dans un avenir rapproché, le problème sera résolu par sa suppression pure et simple : on en arrivera bien certainement à réaliser l'avion capable de prendre l'essor et d'atterrir suivant la verticale.

ROBERT M,
aviateur à Nevers.

Il est certain qu'avec un appareil volant à 200 kilomètres à l'heure, il n'est pas possible d'atterrir sur un terrain restreint, la vitesse de l'appareil étant encore trop grande au contact avec le sol.

Comme moyens à employer pour freiner un aéroplane et réduire la vitesse, il en existe très peu. J'ai piloté un Blériot 100 chevaux, avec lequel j'atterrissais à près de 100 kilomètres à l'heure ; comme frein, j'actionnais mon gouvernail de profondeur et le mettais à la montée, moteur arrêté. L'appareil cherchait à s'engager et faisait frein de lui même.

En 1911, j'ai étudié cette question, et voici un passage d'un rapport fait sur un appareil militaire qui a reçu l'approbation de nombreuses personnalités. (Voir l'*Aéro* de l'année). « La conception du train d'atterrissage est particulièrement heureuse, la longueur des deux patins a pour but d'empêcher le capotage de l'aéroplane, ce qui permet de mettre des freins, soit aux roues d'avant, soit au patin arrière qui est conditionné pour. » « Le freinage par patin arrière est très efficace, etc. »

Avec ce train, il y avait moyen de mettre des freins aux roues avant, ce qui ne peut se faire actuellement avec les appareils qui existent, sous peine d'un capotage.

Je ne vois pas d'autres moyens bien pratiques maintenant, et il est à souhaiter qu'il en soit inventé un, car il y a là un danger constant aux atterrissages en dehors des aérodromes.

VICTOR LAMOTHE.

POURQUOI LES MOTEURS CHAUFFENT-ILS ?

Vous voudrez bien avoir l'amabilité de me renseigner au moyen de votre Dictionnaire Sportif *pour ce qui suit :*

Possesseur d'une voiture automobile D F P. 10-12-chevaux, dont je suis très satisfait par sa bonne tenue en route et par sa grande souplesse, je m'aperçois que, depuis quelque temps, elle chauffe beaucoup.

A la suite de quoi ? Pourquoi ? Je n'en sais rien.

Le refroidissement se fait par thermo-siphon et ventilateur. Quel serait le remède pour éviter cet inconvénient ?

SIMORRE JOSEPH,
Albi.

Il est assez difficile de répondre de façon précise sans voir la voiture dont le fonctionnement est anormal, car le mauvais fonctionnement peut avoir des causes multiples.

Dans le cas présent, le moteur peut chauffer pour l'une des causes suivantes, ou même plusieurs de ces causes réunies :

Manque d'eau par :
Fuite dans un cylindre ;
Fuite au radiateur ;
Fuite dans la canalisation ;
Obstruction dans la tuyauterie d'eau ;
Avarie à la pompe.
Courroie de ventilateur détendue ;
Encrassement de la chambre d'eau ;
Défaut de graissage ;
Carburation mal réglée ;
Avance à l'allumage insuffisante.

Il faut donc vérifier soigneusement tous ces points et le remède s'indiquera suivant la découverte du mal.

VICTOR DELBORD.
Pateaux.

Voici la réponse à la question posée par M. Simorre Joseph d'Albi :

Si le moteur chauffe, la cause peut être imputée soit au ventilateur, soit au thermo-siphon. Qu'il vérifie donc le bon fonctionnement du thermo-siphon, et si la courroie du ventilateur n'est pas trop détendue ; mais la véritable cause peut aussi être le retard à l'allumage, la magnéto peut s'être déréglée et, par cela même, produire l'étincelle à un point de la course qui n'est pas le sien. Le réglage d'une 4-cylindres doit être approximativement de la moitié du dixième de la course. Que ce monsieur fasse voir sa voiture à un mécanicien ; celui-ci aura vite remédié à cet échauffement gênant.

RENÉ FABRE,
Montpellier.

POUR UN AMORTISSEUR ÉLÉVATEUR

Comme il n'est jamais trop tard pour bien faire, je tiens à vous remercier sincèrement d'avoir bien voulu parler de mes inventions.

Avant de faire construire mon amortisseur-élévateur pour le concours sur la sécurité, je vous serais reconnaissant de vouloir bien me donner une indication sur ce qu'a voulu dire votre collaborateur par cette phrase : « Peut-être eut-il été préférable d'amortir la liaison entre le siège et la tige rigide ? »

LACROTTE
Membre de la Société Française de navigation aérienne.

Ce que j'ai voulu dire ? Mais simplement que pour amortir le choc et éviter la relancée, il eut été logique de prévoir une tige télescopique à frein hydro ou oléo-pneumatique, celui ci devant freiner dans les deux sens.

Mais je ne puis préciser davantage : Je n'ai plus les dessins sous les yeux et j'en ai tant vu depuis... W.

VÉLODROMES ET SPORTS ATHLÉTIQUES.

Abonné de la Vie au Grand Air, *je suis un lecteur assidu du* Petit Dictionnaire sportif. *Celui-ci pourrait-il me donner les renseignements ci-dessous ?*

1° Y a-t-il des vélodromes où on fait du football, tennis, courses à pied, et sports athlétiques en général ?

2° Pourrait-il me citer les noms de quelques vélodromes où sont joués des matches de football ?

Ces renseignements me seraient très précieux.

DANIEL DEVOS.

Si ce sont des exemples de valeur que vous désirez, je puis vous citer les deux vélodromes parisiens en plein air : Parc des Princes et Buffalo.

Mais c'est le premier nommé qui répond le plus exactement à votre question, parce que des matches de football importants y ont été joués.

On n'y a encore point fait de tennis ; mais ceci ne serait qu'une question d'aménagement.

En outre, Buffalo reçoit une patinoire qui, quand la température est favorable, remporte un véritable succès, en raison de sa sécurité parfaite et de ce fait que l'on y patine en plein air.

D'ailleurs, l'aménagement d'un vélodrome en terrain de sports athlétique n'est qu'une question de dimensions. Si la pelouse permet l'installation de terrains de football et de tennis, c'est une occasion de faire recette quand il devient impossible de donner des réunions cyclistes en plein air.

Cela se fait déjà, et peut se faire mieux encore.

P. L.

QUAND CESSERA-T-ON DE VOIR LES AÉROPLANES ?

Je vous serais très obligé de vouloir bien me faire répondre à la demande suivante :

A quelle hauteur un aéroplane de 16 mètres d'envergure environ devient-il invisible à l'œil nu.

Cette question est posée, bien entendu, pour le cas d'un temps clair et d'un observateur doué d'une bonne vue.

Veuillez me dire aussi à quelle hauteur peut-on l'apercevoir pas plus gros qu'un moineau ?

ZIMMER,
8, rue Lavieuville.

La visibilité d'un aéroplane dépend de trois facteurs principaux :

1° L'acuité visuelle de l'observateur ;
2° L'état de l'atmosphère ;
3° La couleur de l'avion lui même.

En se plaçant dans les conditions indiquées par M. Zimmer, et étant entendu que l'aéroplane est d'une couleur favorable à la visibilité, on peut estimer qu'à 2 500 mètres il apparaît comme un oiseau, et qu'à 3 000 mètres on ne l'aperçoit plus du tout.

Il faut d'ailleurs comprendre qu'à 2.500 et même 2.000 mètres on ne peut guère reconnaître un avion si on ne l'a point suivi depuis le départ ; quant à distinguer s'il est monoplan ou biplan, c'est fort difficile. Enfin, reconnaître la marque ne devient aisé, pour un connaisseur, qu'aux environs de 1.000 mètres. Encore faut il être doué d'une vue excellente.

DE KIRCHOFF,
à Toulouing.

QUESTIONS NOUVELLES

L'HUILE DE RICIN CONVIENT-ELLE AUX MOTOCYCLETTES ?

Voudriez-vous bien me dire, dans votre « Petit Dictionnaire », de la Vie au Grand Air, *quels inconvénients peut présenter pour le moteur d'une motocyclette, l'emploi de l'huile de ricin pour le graissage, et au besoin, les précautions qu'il y a lieu de prendre ?*

Avec mes remerciements, je vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations empressées.

A. R.
à Antibes.

A PROPOS DE MOTEURS D'AVIATION

Un lecteur pourrait-il me dire si les soupapes commandées sont la seule différence existant entre un « Gnôme » et un « Le Rhône », et avoir l'amabilité de décrire le système de commande des soupapes ?

Ce système diminue-t-il réellement la consommation d'essence ?

UN ABONNÉ.

LES CARTES D'AVIATION

1° Quelles sont les cartes les plus complètes employées par les aviateurs voyageant dans différents pays, et quelle est leur échelle ? (par exemple : Daucourt Bonnier, etc.)

2 Ces cartes leur sont-elles vendues sans tenir compte de leur nationalité et où les trouve-t-on ?

3° L'indicateur de direction indiqué à la page 248, du numéro 764 de la Vie au Grand Air, *est-il utile ou non ?*

Pourquoi ne l'emploie-t-on pas ?

P. CANAKIS,
à Nice.

TURBINE OU HÉLICE !

Etant un fervent lecteur de la Vie au Grand Air, *pourriez-vous me répondre aux questions ci-dessous :*

1° Peut-on remplacer l'hélice des dirigeables et aéroplanes par des turbines « Coanda », y aurait-il un avantage ?

2° Une voiturette à propulsion aérienne peut-elle gravir des pentes raides ?

G. COMBES,
40, av. Henri-Martin.

PEUT-ON ACCOUPLER 2 MOTEURS A ESSENCE ?

Je possède un groupe électrogène à essence se composant d'un moteur Gnome 4 cylindres 12 HP accouplé directement à une dynamo de 24 HP de face. J'aurais l'intention d'installer à proximité et parallèlement à ce groupe un autre moteur à essence de 12 HP dont le volant serait relié par courroie au volant du moteur Gnôme. Y a-t-il possibilité de faire tourner en même temps ces deux moteurs pour obtenir le plein rendement de la dynamo, et que les sont les conditions essentielles à observer ? Une légère différence dans le régime des deux moteurs n'amènerait elle pas de perturbations dans la marche et arriverai-je ainsi à obtenir les 24 HP qu'il me faut ?

CH. GUILLAUD,
Boulogne-sur-Mer.

LES CARTONS DES CHAMPIONNATS DE TIR

Je retrouve dans le Bloc-Notes de la Vie au Grand Air *du 28 juin, le carton de M. Colas, champion de France pour 1913.*

Comme les dimensions de ce carton sont sensiblement différentes de celles que nous usons ici, je vous serais infiniment reconnaissant de bien vouloir me faire donner les dimensions réglementaires des cibles pour les tirs de championnat aux différentes distances également réglementaires.

G. BASTIDE.

Nous donnerons les réponses à ces questions dans un prochain numéro.

PAUL LAUNAY.

RESULTATS TECHNIQUES

DU 15 AU 22 DÉCEMBRE

BOXE

SAMEDI 23 DÉCEMBRE. — Luna-Park. — Sam Langford bat Joë Jeannette aux points au bout de 20 rounds.

CYCLISME

DIMANCHE 21 DÉCEMBRE. — Palais des Sports. — *Championnat d'Hiver :* 1. Hourie, 2. Dupré, 3. Poulain, 4. Friol.

Prix Edouard Taylor : 1. Darragon ; 2. Parent, à 4 tours ; 4. Huybrechts, à 29 tours. (Temps : 42 m. 44 s. 3/5.)

COURSE A PIED

DIMANCHE 21 DÉCEMBRE. — Parc de Saint-Cloud. — *Challenge de la Nièvre.* 1. Keyser en 1 h. 2 m. 4 s., précédant de 2 secondes Lucas (R.C.F.), Dumonteil (H.A.C.), Hébrard (R.C.F.), Nion (B.F.C.) M. Feton (U.S.C.), Allais (B.F.C.), Collet (H.A.C.), Dugué (W.H.), Verheyen.

Première catégorie : Racing Club de France, 3 p. ; Houilles A.C., 9 p. ; Beauvoisine F.C., 9 p. ; A.S.F., 15 points.

Deuxième catégorie : White Harriers, 5 p. ; U.S. Clodoaldienne. 7 p. ; U.S. Argenteuillaise, 9 p. ; C.A. XIVe, 15 points.

FOOT BALL RUGBY

DIMANCHE 21 DÉCEMBRE. — Colombes. — Les Probables battent les Possibles par 21 points (5 essais, 2 buts), à 6 points (2 essais).

FOOT BALL ASSOCIATION

DIMANCHE 21 DÉCEMBRE. — Saint-Ouen. — Walthamstow Grange F.C. bat le Red Star par un but à 0.

COURSING

DIMANCHE 21 DÉCEMBRE. — Saint-Cloud. — *Grand Prix de Saint-Cloud* (une Coupe de 2.362 francs) : 1. Baronet à M. Pierre Geoffroy-Château. 2. Archer à Mme Jean Hubin. — *Bourse de Saint-Cloud :* 1. Dutiful et Fortunés Wheel. — *Poule de Saint-Cloud :* 1. Pratt's Favourite à Mlles Harlachol, 2. Joyful à Mme Jean Hubin.

HIPPISME

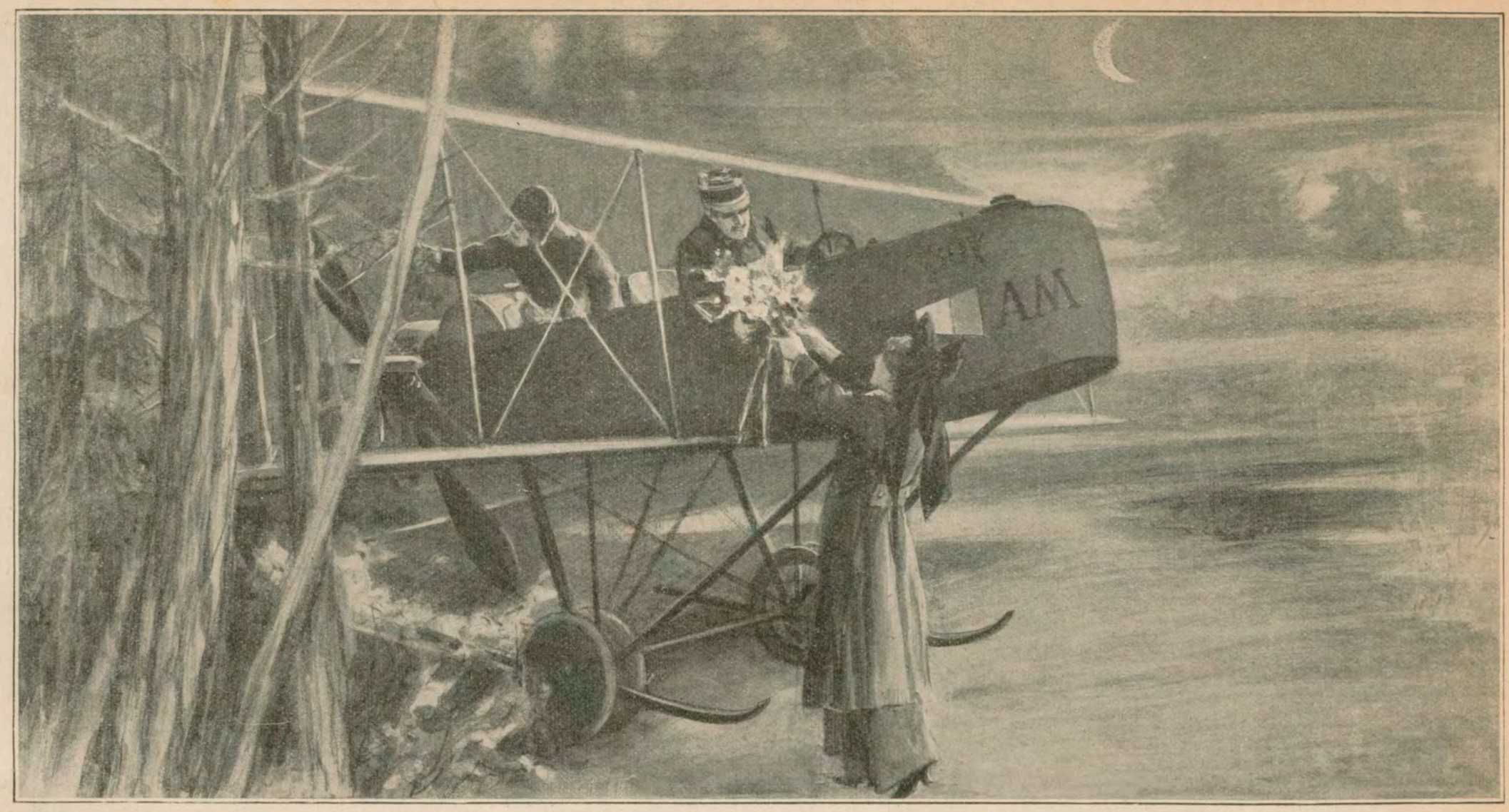
DIMANCHE 21 DÉCEMBRE. — Pau. — *Prix de Morlaas* (haies handicap 15 000 francs, 2900 mètres) : 1. Rive Gauche à M. Ch. Brossette (F. Williams), 2. Beau Rivage II, 3. Monclera. — P. M. : gag. 37 francs pl. 8 fr., 7 fr., 12 fr. 50.

TIR

VENDREDI 19 DÉCEMBRE. — Réunion de la Société de l'*Assaut au Pistolet* (Tir aux balles Devillers). Gagnants des poules : Galland, Bamette, colonel Tickel (21), Mme Devillers, Dr de Sévedavy.

304 balles sur 408 ont touché les adversaires en présence.

(1) Cette page est spécialement consacrée à nos lecteurs. Nous publions toutes les questions et les réponses qui nous sont adressées.



Enveloppée dans un grand manteau, ayant dans ses cheveux blonds le nœud de velours alsacien, Mlle Colette de Tichémont me tend un petit bouquet de fleurs humides de rosee, aux couleurs de France.....

Haut les Ailes![1]

(Carnet de route d'un officier aviateur pendant la guerre de 19..)

PAR MARC GOUVIEUX

RÉSUMÉ DES ARTICLES PRÉCÉDENTS :

Brusquement, sans déclaration de guerre, le 16 août, à 2 heures de l'après-midi, deux Zeppelins allemands ont bombardé Nancy, détruit l'escadrille et les dirigeables. Le général Servance, commandant le 20e corps, confie au lieutenant Saint-Bris la mission périlleuse de détruire avant le soir plusieurs voies ferrées de l'Alsace-Lorraine.

Saint-Bris vient de se livrer à la destruction de la gare d'Hombourg, dans le Palatinat, mais son réservoir d'essence, traversé par une balle, le force à atterrir au bord de l'étang de Waldeck.

Guidé par le garde-forestier alsacien Muller, il est introduit au château de Bœrenwald auprès du comte de Tichémont, Alsacien annexé et resté Français de cœur.

Saint-Bris trouve de l'essence au garage du château, mais avant de repartir il s'en va en compagnie de Hans Muller, pour faire sauter la ligne de chemin de fer de Bitche.

Ce que vous ne pouvez pas dévisser, brisez-le à la masse. Pas une minute à perdre. Le jour commence à poindre...

Dans l'eau noire, la mitrailleuse, le lance-bombe disparaissent en faisant entendre un grand floc parmi les roseaux. Et cette besogne rapide au jour naissant a quelque chose de lugubre.

Pauvre 307, à peine parti et déjà haché, désarmé après douze heures de campagne ! J'ai le cœur gros. L'intérieur de la nacelle est lamentable. A part les instruments de précision, mon siège et le levier de commande, tout a disparu.

Déjà la lueur pâle du jour apparaît derrière le Wintersberg. La brume épaissit de plus en plus au-dessus de l'étang. On ne distingue presque plus les pentes boisées du Buchwald.

. . . . . .

3 *h.* 50. Il faut filer. Je n'ai pas le temps de prévenir les hôtes de Bœrenwald de mon départ. J'espérais les voir arriver. Mais ils doivent toujours être en faction sur la terrasse en train de surveiller l'avenue, les débouchés du ravin sur la grande route de Philipsbourg...

Bœrenwald!

A ce nom évocateur, tous les souvenirs des heures rapides et inoubliables de cette nuit montent en foule à mon esprit... l'arrivée au château, la veillée sous la lampe dans la salle haute, la terrasse.

Tout cela est fini. Je pars et probablement que je ne verrai plus jamais la silhouette de Colette de Tichémont en train de nommer sous le ciel étoilé, les vallées et les clochers d'Alsace.

Mélancoliquement, je m'installe dans le capot et agrafe mon casque. Derrière moi, Kaufmann jure en attachant avec une corde la queue de l'avion autour d'un tronc de sapin.

— Qu'y a-t-il donc Kaufmann ?

— Cette sale sauterelle (2), mon lieutenant. Pas moyen de la fermer. Elle est faussée. Je suis obligé de faire un nœud qu'il faudra couper au départ.

Fièvreusement, mon mécanicien travaille et se hâte. Les minutes sont comptées.

Mais au moment où Kaufmann, ayant fini l'amarrage, s'apprête à lancer le moteur, j'entends des pas précipités et je vois Colette de Tichémont surgir de la brume du matin. Enveloppée dans un grand manteau, ayant dans ses cheveux blonds le nœud de velours alsacien, elle m'apparaît une fois de plus exquise de grâce et de beauté, évocatrice de cette Alsace héroïque et vibrante.

— J'arrive juste, me crie-t-elle !... Mon père m'envoie en courant pour vous dire qu'il faut partir. Le brouillard va épaissir au-dessus de Waldeck. Mais passé l'étang, c'est le beau temps. Du haut des tours on voit le ciel bleu vers l'Est. Alors, monsieur... que Dieu vous garde !...

Et me tendant un petit bouquet de fleurs humides de rosée, aux couleurs de France, elle ajoute : « Voulez-vous accepter ces fleurs, en souvenir de l'Alsace et de Bœrenwald ? »

Emu je serre sa petite main, ne trouvant aucun mot pour répondre... Mais mon regard doit être éloquent.

Gracieuse elle se tourne vers Kaufmann.

— *Guât glech (3), Kaufmann. Vasse gut lieutnant! (4)*

Tiens ! mais où est donc Hans Muller ? Il n'est pas là pour vous aider ? Où est-il ?...

— Hans, mademoiselle ? Ah ! et moi qui oubliais de vous prévenir ! Où ai-je la tête ?...

Et rapidement j'explique à la jeune fille mon équipée sur la voie ferrée.

— Mais soyez sans crainte, mademoiselle, j'ai pris toutes les précautions... Personne ne saura que c'est grâce à l'aide de Hans et des cœurs généreux de Bœrenwald que la voie de Bitche a sauté. Je préférerais plutôt renoncer à sa destruction.

Mlle de Tichémond s'est redressée et très grave, les yeux résolus, répond :

— Monsieur, tout ce que vous faites à cette heure pour la France est bien fait. Tant pis si la dette est lourde... Nous savons payer en Alsace.

— Alors, mademoiselle, adieu, et encore une fois merci pour nous et pour la France !

Mais une idée soudaine me vient.

(1) Voir les nos 788 et suivants.

(2) Crochet pour permettre aux aéroplanes de prendre le départ attaché à un piquet.
(3) Bonne chance, Kaufmann. (Patois alsacien).
(4) Veillez bien sur le lieutenant. (Patois alsacien).

— Mademoiselle, j'ai une dernière prière à vous adresser. Voulez-vous emporter ce pigeon voyageur... c'est mon dernier... colombier de Nancy... Vous voyez à sa patte gauche le tube porte-dépêche... Glissez dedans un mot pour me dire si l'explosion a réussi — et j'ajoute plus bas — si aucun danger ne vous a menacé ! »

— Contact, Kaufmann !

Et j'abaisse le cliquet d'un geste nerveux.

Une seconde d'émotion. L'hélice va-t-elle partir ?

Mais d'un effort sauvage Kaufmann la lance et le moteur part en trombe, tandis que le 307 arcbouté sur la corde tire éperdument.

Penché sur le compte-tours je regarde l'aiguille monter... 1050 tours... 1.100... 1.115... 1.120 tours... Kaufmann attend couché sur l'aile, son couteau à la main, prêt à couper la corde qui nous attache à l'arbre.

Je lève le bras... Un rapide adieu du regard vers Mlle de Tichémont, qui, un peu pâle regarde... et l'avion impatient s'élance... Il sautille deux ou trois fois en roulant sur les racines de la clairière. La berge avec sa barrière blanche de brume semble galoper vers moi. Une seconde d'angoisse... L'avion va-t-il répondre et s'envoler ? Déjà les roseaux froissent l'avant. Je tire sur le volant. Pile ou face ! la chute dans le trou noir ? ou la montée libératrice vers le ciel ?...

Mais, souple, bondissant, par-dessus la berge, le 307 a décollé, et s'enfonce dans le mur ouaté de la brume.

Je monte le plus rapidement que je peux ; l'étang a à peine 150 mètres de long et déjà j'aperçois la forme indécise des sapins de la rive opposée... Passerons-nous ? Juste au milieu du lac, saisi par cette grande humidité, le moteur bafouille, quatre ou cinq ratés me font vibrer désagréablement.

L'avion semble monter péniblement. Les sapins se précisent. Ils émergent du brouillard. J'ai l'impression rapide que je ne passerai pas, que nous allons nous écraser dessus... Brutalement, je pousse à droite et à fond la direction et le gauchissement. L'avion projeté sur l'aile fait presque un demi-tour sur lui-même. Mais devant moi, dans la nouvelle direction, j'ai vu une trouée, entre deux sapinières moins hautes.

Je pique dessus en cabrant désespérément. Nous passons juste. J'aperçois, en me penchant, le train d'atterrissage qui frôle la cime des sapins tandis que les roues continuant leur mouvement du départ tournent dans le vide !

. . . . . .

M. de Tichémond avait raison. Une fois l'étang de Waldeck franchi, une fois les premières pentes du Wintersberg dépassées, le brouillard semble devenir moins épais : il s'éclaircit au fur et à mesure que nous montons et, brusquement, à 600 mètres, les rayons du soleil percent le dernier rideau de vapeur, réchauffant nos membres engourdis et aspirant à grands coups l'humidité des toiles de l'avion.

Depuis le départ, j'ai marché droit devant moi plein Est, de façon à contourner par le sud le massif élevé du Buchwald et à revenir sur nos pas, le long de la vallée de Niederbronn.

En bas, c'est la terre d'Alsace qui commence à s'éveiller, cette terre d'Alsace dont j'ai appris à connaître et à aimer cette nuit les moindres noms.

Je reconnais au passage le Tannen-Bach, les bois de Wœrth et Frœchwiller, où le premier corps français se fit hacher le 5 août, le tracé sinueux de la petite Moder, la brèche sombre et géométrique de la forêt de Haguenau et là-bas, vers l'est, un grand ruban d'argent qui se déroule dans la plaine d'Alsace, éblouissant au soleil levant... C'est le Rhin !

Empoigné par la grandeur majestueuse de ce tableau, je regarde... Le Rhin ! quel cœur de soldat français n'a pas tressailli à ce mot évocateur de tant de luttes et gloires militaires, ce Rhin, devenu hier allemand et qui peut être ce soir sera à nouveau français !

Et je cherche vers le sud si, au loin, je ne vois pas briller les toits et la flèche de Strasbourg. Mais rien... Le ruban du fleuve se perd dans le brouillard. Seul, dans la plaine d'Alsace, le faisceau convergent des voies ferrées reluit au soleil indiquant la route de la ville de Strasbourg, que je devine dans la brume légère du matin.

Lentement, comme à regret, l'avion tourne pour reprendre la direction de l'ouest, le chemin de France.

Je regarde l'heure... 4 h. 35. Voilà 12 minutes que nous sommes partis.

Kaufmann jusque-là silencieux, absorbé par le paysage qui se déroule sous lui s'écrie...

— Mon lieutenant, voyez-vous, à droite de ce petit village cette tache verte, ce sont les houblonnières de Reischoffen, celles des cuirassiers... et ce paquet de maisons ? Mais c'est mon pays, c'est Niederbronn !... Voilà la grande place. . voilà la maison des vieux... Ah ! mon lieutenant !

Et penché en dehors du capot, secoué d'une grande émotion, le brave garçon regarde de tous ses yeux poussant à chaque détail reconnu sur le sol natal, une exclamation de joie.

Au-dessus de Waldeck, le manteau de brume que nous avons traversé continue à s'étendre, localisé surtout au-dessus de l'étang et du château de Bœrenwald. La vallée de Philipsbourg, au contraire, est déjà toute dégagée des vapeurs du matin. Les rails humides brillent et à mon tour je reconnais le paysage entrevu cette nuit en rampant sur le sol à la lumière blafarde de la lune !

Voici la gare découpant son petit rectangle noir ; près de la voie ferrée, voici le petit ruisseau, l'embranchement d'Eguelshardt, les points noirs des sentinelles encore en faction, voici, et mon cœur bat plus fort le pont, tranquillement allongé avec en dessous sa charge formidable d'explosifs.

Impatient, je regarde l'heure, 4 h. 37, 15 minutes écoulées depuis notre départ. Pourvu que Hans ait exécuté sa consigne ? Prenant le pont comme centre, je me mets à décrire une série de voltes très serrées, semblables à l'oiseau en train de fasciner sa proie et j'attends, l'œil fixé sur la montre. L'aiguille se traîne, 16 minutes, 17 minutes et demie. Pourvu que Hans ait bien compris et allumé le cordeau ?

Et tout à coup, en bas, un éclair jaillit, une gerbe de flamme monte, bientôt recouverte par une épaisse fumée noire. Le pont saute. Malgré le ronflement du moteur, le bruit de l'explosion arrive jusqu'à nous, tandis que pris dans le remous formidable, mon avion, brusquement, s'incline et craque dans toute sa charpente.

Kaufmann est saisi.

— Eh bien, mon brave, voilà la surprise ! Regardez maintenant à la lunette si l'explosion est proprement réussie ?

Ainsi, mathématiquement, à une minute près, le pont de la voie ferrée de Bitche à Hagenau a sauté : le père Hans est un rude homme... quant à moi, je suis à la fois fier d'avoir accompli la dernière mission imposée par le général et joyeux de l'avoir réussie, comme je le désirais, pour les habitants de Bœrenwald. Car, favorisé par le brouillard complice, je suis maintenant bien sûr que *personne* n'a pu nous voir sortir de notre trou de brume de Waldeck et que les seuls témoins du drame, les sentinelles de la voie ferrée, déclareront probablement qu'un avion venant d'Alsace, après avoir tourné autour de Philipsbourg, a fait sauter le pont !

D'ailleurs, je *veux* qu'il n'y ait point de doute et qu'ils trouvent ma carte de visite sur leurs débris fumants... Je sors de ma vareuse trois petits cartons plombés, préparés avant le départ de Waldeck, sur lesquels j'ai écrit :

Lieutenant Saint-Bris,
commandant avion français 307.
Pour les morts de Nancy !

Les cartons filent comme des flèches vers le trou béant. *Ils comprendront !*

Et comme si l'explosion eut amené une perturbation dans l'atmosphère de la vallée, le rideau de brume qui nous cachait la forêt de Waldeck s'entrouvre et à travers ses dentelures blanches, l'étang et Bœrenwald apparaissent illuminés au soleil levant, semblant vouloir nous dire, avant de partir pour la France, un dernier adieu.

Nous filons sur Bitche... Kaufmann qui s'est retourné et qui regarde une dernière fois l'Alsace me dit :

— Mon lieutenant, du côté de l'étang de Waldeck on dirait que ça brûle... il n'y a pas de malheur au moins ?

— Ne vous tracassez pas, mon garçon... C'est encore le père Hans qui *leur* joue un tour de sa façon...

Les dernières traces du 307 dans la clairière montent vers le ciel en fumées.

Les traces s'en vont... Le souvenir restera-t-il ?

... Et tout à coup, en bas, un éclair jaillit, une gerbe de flamme monte, bientôt recouverte par une épaisse fumée noire. Le pont saute.

CHAPITRE V

LA BATAILLE DE NANCY

17 août 19..

Gare de Bensdorf, 6 *heures* 5. — Nous avons quitté Waldeck depuis une heure. Le moteur continue à bien tirer ; les ailes séchées par le soleil se sont raffermies. L'hélice ronfle harmonieusement. Malgré cela, le 307 n'avance pas aussi vite que je le voudrais. Un fort vent latéral nous a pris au-dessus de la vallée de la Saare, retardant notre marche. C'est à peine si nous dépassons 90 km. à l'heure. En vain, entre 1.100 et 1.200 mètres ai-je cherché un courant plus favorable. Partout j'ai rencontré la même résistance. Je me décide à me maintenir à 1.500 mètres et de là-haut, penché à l'avant du capot, j'essaye de découvrir par dessus les étangs de Château-Salins la ligne indécise des côtes de la Moselle française.

Depuis Bitche, j'ai marché droit sur Nancy en suivant la voie ferrée de Sarreguemines à Sarre-Albe et de Sarre-Albe à Bensdorf. En bas, sur le sol, toujours des troupes se dirigeant sur le Sud-Ouest, vers la frontière de France. Mais je ne sais si c'est une illusion, il me semble que les trains militaires sont moins nombreux que la veille ? Est-ce que la concentration allemande serait déjà finie ? Ou bien y aurait-il ralentissement à la suite de nos destructions ? Je n'ose y croire.

Cependant le fait est là...

(Illustrations de Nemecek.)

(A suivre.)

MARC GOUVIEUX.

LE DÉPART DE LA DEMI-FINALE DE BARONET

Dimanche dernier, le Greyhound Club de France organisait une grande réunion sur l'hippodrome de la Fouilleuse. Baronet, qui remporta le Prix de Saint-Cloud (une coupe et 2.362 francs) battit dans sa demi-finale Happy Conquer. La Bourse de Saint-Cloud revint à Fortune's Wheel et à Dutiful et la Poule de Saint-Cloud à Pratt's Favourite.

BARONET

Le chien fauve de M. Geoffroy-Chateau, qui a remporté le Grand Prix de Saint-Cloud.

LE DÉPART DE LA DEMI FINALE D'ARCHER

Archer dans la demi-finale du Grand Prix de Saint-Cloud, battit Denornis.

ARCHER

Archer, à Mme Jean Hubin, qui s'est classé 2e du Grand Prix de Saint-Cloud.

LA VÉRITABLE OUVERTURE DU COURSING.

Le meeting que le Greyhound Club de France organisait samedi et dimanche derniers, à l'occasion du Grand Prix de Saint-Cloud, constitua, à proprement parler, la véritable ouverture de la saison de coursing.

C'est une manifestation dont le nombre assez important de greyhounds possédés par les propriétaires français permit la création cette année ; elle fait pendant à la Coupe de Fontenoy qui, depuis trois ans, sert de clôture à la saison.

Trente et un chiens furent engagés et, parmi eux, il ne s'en trouvait pas qui vinssent, comme pour Fontenoy, spécialement des grands chenils d'Outre-Manche.

Le champ était assez ouvert, pourtant, le résultat dépassa tout ce qu'on pouvait prévoir, puisqu'il revint à un extrême outsider. Ce Baronet n'avait rien fait ni la saison dernière où il débutait, ni cette saison-ci ; on peut même dire qu'il ne portait que très peu la confiance de son propriétaire, M. Pierre Geoffroy-Château. Il n'en décrocha pas moins la timbale, ce qui prouve à la fois qu'il est un chien heureux, qu'il vint au mieux de sa forme au moment propice et aussi que les règles du Coursing ne mettent pas toujours en valeur, avec une régularité rigoureuse, le meilleur chien. C'est ainsi qu'à chaque tour d'éliminatoires, si le nombre des concurrents est impair, il y aura toujours un chien favorisé, celui qui courra un bye, puisque même battu aux points, il sera qualifié, son compagnon n'étant là que pour lui faciliter la tâche. C'est ainsi, en outre, que le lièvre n'étant pas forcé par une haie de rabatteurs, par exemple, de partir en ligne droite, peut, dès la sortie du parc aux lièvres, se lancer sur la palissade et se jeter pour ainsi dire sous les crocs de celui des deux adversaires placé le plus près de sa ligne : fait qui, soit dit en passant, se présenta dans la finale du Grand Prix, entre le second Archer, à Mme Jean Hubin, et Baronet, le vainqueur.

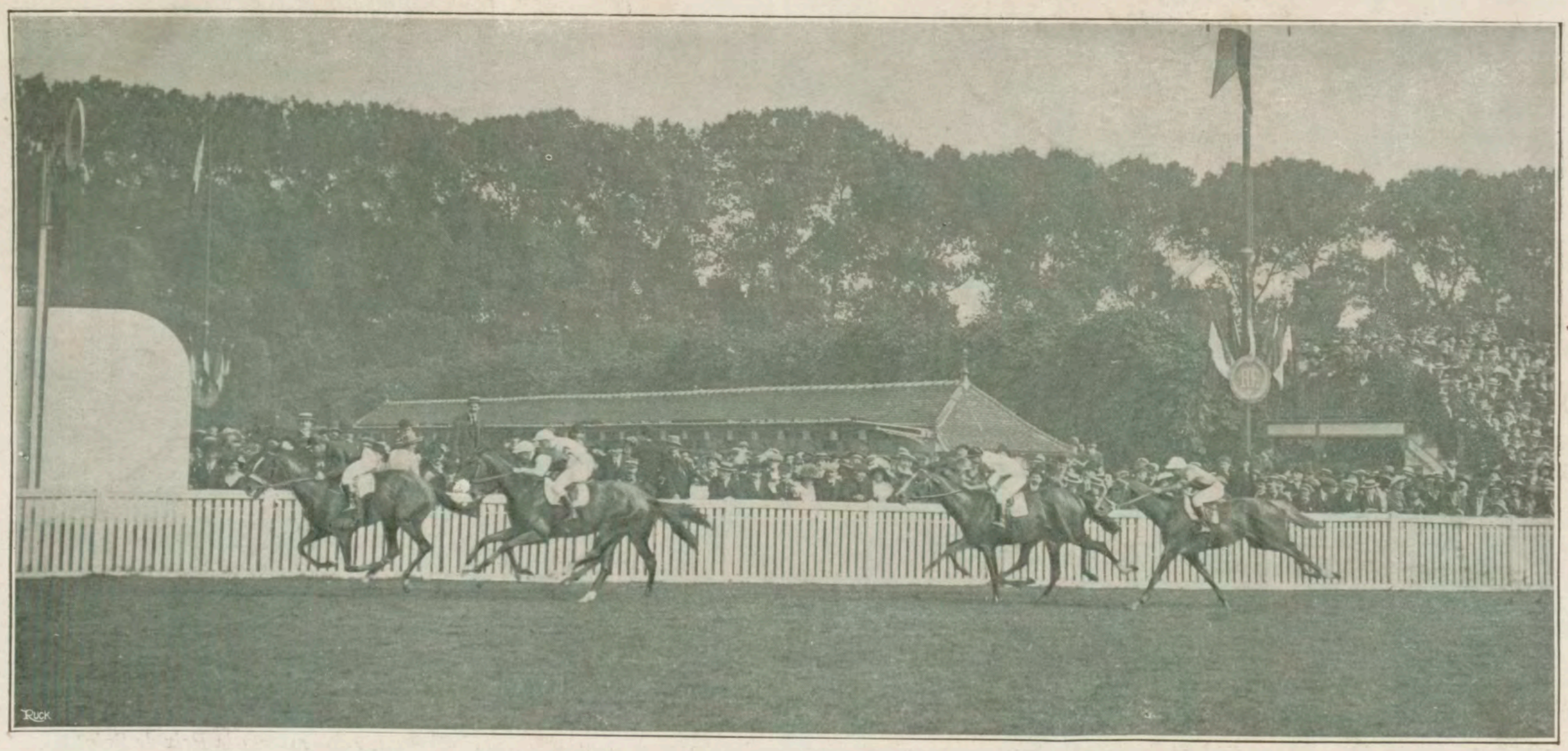
A l'exemple des grandes épreuves anglaises, les chiens battus dans le Grand Prix purent participer à des prix de consolation.

Tout d'abord, les greyhounds restant qualifiés après le premier tour du Grand Prix, à l'exception des deux vainqueurs, purent être engagés, sur le terrain même, pour la Bourse de Saint-Cloud. D'un commun accord, Mme C. Fabens, propriétaire de Dutiful, et M. Robert Teisserenc, propriétaire de Fortune's Wheel, les deux lévriers qualifiés en demi-finales, décidèrent de partager les prix.

Enfin, les chiens battus au premier tour du Grand Prix avaient eu, eux aussi, à se disputer la Poule de Saint-Cloud. Cette épreuve revint à Pratt's Favourite, à Mlles Harlachol, battant Joyful, à Mme Jean Hubin.

Ajoutons, avant de terminer, que sur les cinquante-quatre lièvres lâchés pendant ces deux journées, il n'y eut pas cinquante-quatre victimes. Quatre ou cinq, après avoir épuisé les chiens, rentrèrent au parc aux lièvres.

E. D'AUBIGNY.



UNE BELLE VICTOIRE DE DE VIRIS EN 1912.

De Viris, au baron Gourgaud, remporta le Prix du Président de la République, à Maisons-Laffitte, le 7 juillet 1912, battant Zénith II, Martial III et Foxling.

LES FUTURS ÉTALONS

PAR RENÉ RIONDET

Lorsque nous avons passé en revue, l'autre jour, les reproducteurs inscrits sur le palmarès de la saison récente, nous avons montré que beaucoup de nos meilleurs étalons étaient morts ou avaient atteint un âge avancé.

Il faut donc nous attendre à constater, au cours des années prochaines, un bouleversement de cette liste des lauréats.

Parmi les nouveaux venus qui sont appelés à jouer bientôt un rôle prépondérant, il y en a quelques-uns dont les premiers produits viennent de débuter honorablement : nous étudierons une autre fois les titres de ces jeunes reproducteurs, qui doivent attirer particulièrement l'attention de nos éleveurs.

Aujourd'hui, nous envisagerons une autre catégorie, celle des futurs étalons, de ceux qui sont encore présents à notre mémoire comme chevaux de courses et qui vont fonctionner pour la première fois l'an prochain.

Dans cette catégorie, les achats de l'Administration des Haras tiennent une place importante : ils comprennent, outre de moindres seigneurs tels que Huningue, Bois de Clessy ou Vieux Chouan, trois performers confirmés : Gavarni III, Martial III et De Viris.

Pour que cette chronique se maintienne dans le ton des harangues de fin d'année, généralement saturées de congratulations et de compliments, nous nous bornerons à considérer l'acquisition de De Viris.

Lorsqu'on fait choix d'un étalon, il faut examiner trois points qui n'ont pas moins de valeur les uns que les autres : la carrière de courses, les antécédents du côté paternel et du côté maternel, la combinaison des sangs dans le pedigree.

Nous commencerons par la carrière de courses.

De Viris n'a pas été très brillant à l'âge de deux ans. Il débute le 5 juillet au Tremblay, non placé, dans une course de 900 mètres remportée par Porte-Maillot devant Weinacht et Bugler.

Le 30 juillet, à Maisons-Laffitte, il ne figure pas dans l'Omnium de Deux ans, derrière Montrose II, La Choisille et Radial. Le 6 septembre, à Chantilly, il se classe second sur 1.000 mètres entre Bugler et Ramsès. Enfin, le 1er octobre, à Longchamp, il occupe la même place, sur les 1.600 mètres du prix des Chênes, entre Mongolie et Hardie, soit deux places de second sur quatre sorties.

Mais ce bagage assez mince ne doit pas nous étonner de la part d'un fils de Simonian; parmi les nombreux vainqueurs issus de cet étalon, on ne trouve que quatre deux ans dont les gains aient dépassé le chiffre de 15.000 francs : Le Mandinet, Camisole, Nuage et Trinqueuse.

A l'âge de trois ans, la rentrée de De Viris est une victoire impressionnante dans le prix de Fontainebleau ; il ne battait, il est vrai, qu'un lot bien médiocre, composé de Le Quart d'Heure, Omnis, Radial et Beni Mered. Aussi, un mois après, échoue-t-il dans le prix Noailles derrière Impérial II et Isard (à M. Merle).

Le dimanche suivant, il s'adjuge le Grand Prix de Bruxelles ; et à huit jours de là, il remporte un succès plus concluant dans la Poule d'Essai des Poulains, où il précède de peu Didius et le corneur Montrose II.

Après avoir échoué complètement dans le Derby de Friant II et s'être classé troisième dans le Grand Prix de Paris derrière Houli et Wagram II, il triomphe à Maisons-Laffitte dans le prix du Président de la République, où il bat les représentants les plus qualifiés de sa génération : Zenith II, Martial III, Foxling, Shannon, Bonbon Rose, Floraison, etc.

Il termine son année par trois défaites : dans le Grand Prix de Bade de Rire aux Larmes, dans le Royal Oak de Gorgorito et dans le prix du Prince d'Orange de Floraison.

Sa campagne de quatre ans ne peut guère servir à apprécier sa valeur exacte. Il a fourni de bonnes performances : sa rentrée tout près d'Amadou et Isard II, sa place de quatrième dans le prix du Président de la République derrière Prédicateur, Ecouen et Amadou ; d'autres médiocres telles que sa victoire à Saint-Cloud devant un Pantagruel pas tout à fait en forme et un Zénith II, bien déchu ; d'autres enfin très mauvaises, comme ses défaites à Chantilly et à Deauville.

Bref, de deux à quatre ans, De Viris a couru vingt fois : il s'est classé cinq fois premier, deux fois second et trois fois troisième. Le total de ses gains s'est élevé à 358.270 francs.

Au cours de cette carrière, il s'est montré très inégal ; mais il a prouvé, dans ses bons jours, que sa qualité lui assignait, sur des distances très différentes, un des tout premiers rangs dans sa génération. De semblables états de service suffisent certainement à le désigner comme père de futurs gagnants.

Si nous envisageons le point de vue des antécédents fournis par ses parents, nous n'aurons pas grand'chose à reprendre.

Du côté paternel, l'éloge de Simonian est devenu un lieu commun ; nous ne le referons pas ici. L'Administration du Haras déploie de louables efforts pour perpétuer la descendance de ce fils de Saint Simon ; elle a déjà acquis Vieux Paris, Aveu et Rebelle, auxquels nous voudrions pouvoir souhaiter quelque réussite ; il est permis d'espérer qu'avec De Viris la tentative aura des chances de succès.

Du côté maternel, De Viris appartient à la famille 14, qui a déjà fourni tant de bons étalons ; malheureusement cette garantie se trouve un peu atténuée par ce fait qu'il ne se rattache pas à une des souches les plus brillantes de cette famille. Il faut remonter jusqu'à sa sixième mère pour trouver l'expansion de rameaux vivaces, qui comprennent dans leur descendance Buccaneer, Wild Oats, Touchet et Volodyovski.

Si nous passons maintenant à la combinaison des sangs que présente le pedigree de De Viris, nous constatons que l'influence prédominante est celle de Silvio, un vainqueur du Derby et du Saint-Léger. En effet, Simonian et Biella, père et mère de De Viris, ont tous deux pour mère une fille de ce Silvio, qui apporte le courant très précieux de Blair Athol.

D'autre part, la mère, Biella, est très inbred sur Buccaneer et sa propre sœur Chiffonière, deux produits de cette fameuse sixième mère de De Viris dont nous parlions tout à l'heure ; et cet inbreding sur une bonne poulinière de la famille 14 explique très probablement le réveil de la qualité, attesté par De Viris, dans une souche qui semblait aller vers son déclin.

Les éléments du pedigree sont donc d'excellent ordre : le grand-père paternel, Saint Simon, qui apporta Galopin et King Tom ; la grand'mère paternelle, Garonne, avec Silvio et Blair Athol ; le grand-père maternel, Little Duck, avec Buccaneer et Rataplan ; enfin, la grand'mère maternelle, Biblis, avec Silvio et Blair Athol.

Malheureusement, à part le côté Saint Simon, tous ces ancêtres ne sont pas très aptes à constituer de bonnes bases d'inbreeding. Il faudrait, pour obtenir les meilleurs résultats, sélectionner avec soin les poulinières ; car, sur le papier, De Viris ne s'annonce pas comme un étalon « all round », autrement dit capable de réussir dans n'importe quelle union ; cette faculté est pourtant une des principales conditions de succès dans notre pays où l'élevage se pratique selon le mode primitif.

Quoi qu'il en soit, de grandes chances sont réunies pour que De Viris s'affirme, à l'honneur des Haras, comme un reproducteur d'avenir.

René Riondet.

Le Gérant : Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*. Imprimerie de Vaugirard, H.-L. Morti, Dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris.